ANNO XXVII - N. 5
MAGGIO 1921
RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10
LE VIE D'ITALIA
ORGANO UFFICIALE
DELL'ENTE NAZIONALE
R. D. LEGGE 12 OTTOBRE 1919 N. 2099
PER LE INDUSTRIE
TURISTICHE
ROMA, VIA VICENZA, 7
CINZANO
DRY - EXTRA DRY

Il teatro d'opera
in casa vostra
TUTTI possono udire in casa propria le opere più belle eseguite intere, da ottimi artisti, in dischi veri "Grammofono" (originali) dalle celebri marche "L'Angelo" e "La Voce del Padrone".
FAUST
Opera completa in 20 dischi doppi racchiusi in 2 albums illustrati con custodia e due libretti dell'opera.
AIDA .. .. 20 dischi doppi, 2 albums e 2 libretti
BARBIERE DI SIVIGLIA .. .. 17 " " 1 album e 1 libretto
BOHÈME (Puccini) .. .. 15 " " " "
CAVALLERIA RUSTICANA .. .. 10 " " " "
PAGLIACCI .. .. 10 " " " "
RIGOLETTO .. .. 17 " " " "
TRAVIATA .. .. 15 " " " "
TOSCA .. .. 16 " " " "
In vendita presso i più accreditati negozianti di macchine parlanti e presso la
SOCIETÀ NAZIONALE DEL "GRAMMOFONO
MILANO - Galleria Vitt. Em., 39 :: ROMA - Via Tritone, 88-89
(lato Tomaso Grossi)
RATIS RICCHI CATALOGHI · PREZZI FISSI

ITALA
MODELLO 50
FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

Impermeabili
PIRELLI

SFERE DI ACCIAIO
OGGETTI DI OTTONE
STAMPATO - MECCANICA
DI PRECISIONE

OFFICINE DI VILLAR - PEROSA

VILLAR - PEROSA (PINEROLO)

RAPPRESENTANZE E DEPOSITI:

MILANO - Sig. Ing. CELSO CAMI - Via Andrea Appiani, 15
GENOVA - Sig. CARLO CAIRE - Via Granello, 20 r.
VERONA - Sig. Ing. LAURO BERNARDI - Via S. Eufemia, 24
TRIESTE - Sig. Rag. PIETRO CONCATO - Via Udine, 37
ROMA - Sig. IGNAZIO ZAPPA - Via Giubbonari, 25
NAPOLI - Sig. ALMERICO REALFONZO - Via Nicola Amore, 6
CATANIA - Sigg. P. & G. F.lli ZUCO - Via Etnea, 175

PUBBLICITA' GRIONI - MILANO

ACCUMULATORI HENSEMBERGER
LVCE - AVVIAMENTO AUTOMOBILI
SOC. AN. GIOV. HENSEMBERGER = MONZA-MILANO

Anno XXVII. SOMMARIO del Fascicolo di Maggio 1921 N. 5.

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Direttore Gen. del T. C. I., Delegato alla Rivista - Redattori Capi: Dott Attilio Gerelli; Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Consoci, staccate e rispedite subito!

Scheda di votazione da staccare e rinviare alla Sede del T.C.I.

Chiusura della votazione: il 31 Luglio 1921

Tutti i Soci sono pregati di rinviare la presente scheda alla Direzione Generale del Touring, così che pervenga in tempo utile non più tardi del 31 Luglio 1921 p.v.

La scheda che non conterrà variazioni di sorta, varrà come voto di approvazione al bilancio 1920, e alla rielezione dei Consiglieri e Sindaci scaduti.

Tale scheda sarà rinviata al Touring aperta e affrancata con 10 centesimi sia dal Regno che dall'Estero.

Le schede contenenti variazioni, che non consistano in semplici cancellature, dovranno essere affrancate come corrispondenza epistolare.

NB. — Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1 Luglio 1921.

VOTAZIONE DEL BILANCIO DEL TOURING PER L'ANNO 1920:

Approvo il Bilancio presentato dalla Direzione Generale del Touring *per l'anno 1920, pubblicato nella* Rivista Mensile del Touring "Le Vie d'Italia,, *N. 5, Maggio 1921, e le relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci.*

NB. — Chi non intende approvare cancelli la dichiarazione sopra scritta.

VOTAZIONE PER LA NOMINA DELLE CARICHE SOCIALI:

Consiglieri scadenti dalla carica per compiuto triennio e rieleggibili:	Consiglieri proposti pel triennio 1921 - 1922 - 1923:
1. Binda Ing. Cav. Achille	1. ....
2. Mangiagalli Sen. Prof. Luigi	2. ....
3. Riva Ing. Comm. Alberto	3. ....
4. Serina Dott. Comm. Gerolamo	4. ....
5. Zaffaroni Comm. Alfredo	5. ....
Consigliere eletto a termine dell'Art. 20 dello Statuto Sociale, scadente dalla carica e rieleggibile:	
6. Mira Prof. Giovanni	6. ....

Sindaci scadenti dalla carica e rieleggibili:	Sindaci proposti per l'esercizio 1921:
1. Lonati Cav. Uff. Rag. Angelo	1. ....
2. Magnocavallo Rag. Cav. Camillo	2. ....
3. Rocca Dott. Rag. Gian Battista	3. ....

NB. — S'intendono proposti per la riconferma in carica i Membri il cui nome non è cancellato e quelli di fronte al nome dei quali non ne verrà scritto altro.

Lembo da piegare

Secondo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Bozze di stampa di ritorno

Art. 78 lettere *c*) *p*) del Reg. Gen. Postale

Affrancare
con bollo
da 10 centesimi

Alla

Direzione Generale
del Touring Club Italiano

MILANO

Corso Italia N. 10

Primo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Lembo da piegare

Abbonamento ai 12 numeri del 1921 { Per i Soci del T. C. I. — Italia e Colonie L. 12.10 — Estero L. 14.60; Per i non Soci . . . . » 18.10 — » 20.60 } Un numero separato L. 1.80

Tutti gli abbonamenti scadono coll'anno solare. L'abbonamento fatto dopo il gennaio dà diritto ai numeri arretrati dell'annata.

Anno XXVII - N. 5 — Maggio 1921

Assemblea Generale Ordinaria dei Soci del Touring

A sensi degli articoli 27, 28 e 30 dello Statuto Sociale è indetta per votazione « ad referendum » l'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci del Touring Club Italiano che si chiuderà il giorno 31 Luglio 1921.

ORDINE DEL GIORNO:

1. - Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico-morale dell' Associazione.
2. - Relazione dei Sindaci sul Bilancio consuntivo per l'Esercizio 1920.
3. - Voto sul Bilancio consuntivo per l'Esercizio 1920.
4. - Elezioni:

   a) di cinque Consiglieri in sostituzione dei Signori: Ing. Cav. ACHILLE BINDA, On. Sen. Prof. LUIGI MANGIAGALLI, Ing. Comm. ALBERTO RIVA, Dott. Comm. GEROLAMO SERINA, Comm. ALFREDO ZAFFARONI (scaduti per compiuto triennio e rieleggibili);

   b) di un Consigliere in sostituzione del Signor Prof. GIOVANNI MIRA (rieleggibile) *nominato interinalmente dal Consiglio a termini dell'art. 21 dello Statuto Sociale;*

   c) di tre Sindaci in sostituzione dei Signori: Rag. Cav. CAMILLO MAGNOCAVALLO, Rag. Cav. Uff. ANGELO LONATI e Dott. Rag. GIAN BATTISTA ROCCA (scaduti dalla carica annuale e rieleggibili).

Al presente fascicolo è allegata una scheda per votazione « ad referendum » sugli oggetti sopra indicati.

Le schede (a norma degli articoli 30, 32, 33 dello Statuto Sociale) dovranno essere ritornate alla Sede del Touring non più tardi del 31 Luglio 1921.

Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1° Agosto 1921, iniziandosi alle ore 9.

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
Alfredo Zaffaroni.

IL DIRETTORE GENERALE
L. V. Bertarelli.

RELAZIONE DEL CONSIGLIO

PER L' ESERCIZIO 1920

Consoci,

Il bilancio sottoposto alla vostra approvazione, riflette chiaramente il carattere di assestamento impresso all'esercizio 1920. Il dopoguerra così anormale ha avuto riflessi dolorosi anche per il Touring. Il vostro Consiglio prese in serio esame ma con animo sereno la situazione e si accinse a farvi fronte fin dal 1919. L'aumento della quota sociale — sebbene a sole L. 10 malgrado la svalutazione della moneta — ha migliorato sensibilmente la situazione economica che potrebbe ora ritenersi soddisfacente, se la gravissima minorazione al 31 dicembre 1920 dei titoli di Stato o da esso garantiti, in cui è investito il patrimonio sociale secondo le disposizioni statutarie, non ascendesse all'ingente somma di L. 409.146,62: che, pur diminuita del fondo prudenziale di fluttuazione di L. 63.000, grava sul bilancio in modo da renderlo passivo per L. 117.235,42. Ciò vuol dire però che in realtà il bilancio d'esercizio diede un'eccedenza attiva di L. 228.911,20.

Il vostro Consiglio non ha creduto di modificare nell'esposizione dei titoli il coraggioso e prudente criterio del corso effettivo di borsa al 31 dicembre.

Formuliamo l'augurio che l'enorme deprezzamento dei titoli sia giunto finalmente all'ultimo limite e riprenda presto l'ascesa. È un atto di fede nell'avvenire del paese, che dopo il lungo travaglio di questo dopoguerra deve trovare infine le sue nuove vie.

Malgrado la grave svalutazione, l'aumento dei Soci Vitalizi accrebbe in larga misura il montante finale del patrimonio. I Vitalizi furono 4.282 nel '20 (3.267 nel '19): in tutto sono ora 21.648. Si va sempre più facendo strada la persuasione dell'utilità e della comodità di farsi Vitalizi, come sono in generale i Soci all'estero.

I nuovi Soci Fondatori della Sede furono 394. Essi hanno smobilitato di L. 39.400 la Sede Sociale, forma simpatica, che certo si diffonderà in misura maggiore, di apprezzamento delle finalità del Sodalizio e di fiducia nell'opera del Consiglio.

Così sebbene il fondo disponibile sia sceso a L. 901.648,34, la consistenza patrimoniale, per l'incremento datole dai Vitalizi, è salita a L. 4.190.773,34 (3.516.556,50 nel '19).

Le attività. — Nel decorso esercizio vennero investite L. 1.312.500 nel VI Prestito Nazionale, Consolidato 5 % (valore nominale 1.500.000), più L. 170.000 in Buoni del Tesoro 6 %.

La parziale ripresa della circolazione automobilistica internazionale ha fatto salire i *Valori per depositi di terzi* a L. 2.498.489 (481.483,25 nel '19), ma non tanto per gran numero di automobili che varchino le frontiere, bensì per l'elevatezza fantastica dei dazi e dei cambi.

Variazioni notevoli si ebbero pure nei *Crediti vari* ammontanti a L. 686.561,20 (Lire 147.906,47 nel '19). Questa cifra riflette particolarmente la Guida delle Tre Venezie. Non conoscendo esattamente il numero dei Soci che verseranno il supplemento di L. 3,75 per volume, si è inscritto un credito di tanti supplementi quanti i presunti Soci che vorranno provvedersi della Guida, mentre nelle passività figura la contropartita per le spese che correlativamente si dovranno fare.

Nel *fondo per gestioni diverse* è da notare la spesa conteggiata per le costruzioni del Villaggio Alpino, di L. 310.452,45 (4.083,80 nel '19), la quale trova la contropartita nel passivo in cui figura in L. 484.819,84 il montante delle sottoscrizioni.

Le *spese anticipate* in L. 623.883,15 (Lire 244.419,76 nel '19) sono dovute soprattutto ad acquisti di carta per la nuova *Rivista Mensile « Le Vie d'Italia »* che, per l'enorme tiratura e la grande mole, assorbe quantitativi colossali (circa un vagone e mezzo per numero) e per la Guida delle Tre Venezie.

Le passività. — La cospicua cifra di lire 377.480,94 per *impegni vari di bilancio* è inferiore di L. 40.428,59 a quella dell' anno precedente, essendo stato impiegato il fondo destinato ai Congressi e all'Esposizione di Monaco, e non figurando più quello per la

Gita Nazionale nelle Terre Redente in Lire 30.000,—. Questo riappare ricuperato nelle Rendite, il che sta a dimostrare come le escursioni, che pure assumono tanta importanza nel programma del Touring e tanto giovano alla conoscenza del Paese, non vengono a gravare sulle quote dei Soci di un solo centesimo. Complessivamente le nostre grandi Escursioni Nazionali, lasciarono un residuo che venne svalutato agli effetti del bilancio sociale, sia per impegni ancora non del tutto liquidati sia come prudenziale riserva per eventuali sbilanci che avessero a verificarsi in ulteriori gite. Si comprende come le più scrupolose calcolazioni possano dar luogo ad alee non insignificanti in organizzazioni che impegnano ciascuna molte centinaia di migliaia di lire.

I *valori di terzi in deposito* nella cifra di L. 2.498.489 rappresentano la partita di giro dei trittici.

Aumentate di L. 194.394,87 sono le *gestioni diverse* per l'incremento delle sottoscrizioni nell'anno a favore del Villaggio Alpino.

Il *fondo da erogare per i cartelli indicatori* è salito da L. 370.397,44 a L. 529.622,74. L'impianto dei cartelli procedette purtroppo lentamente per cause molteplici estranee alla nostra buona volontà e che si cerca di superare con ogni sforzo. In questo momento vi si provvede energicamente e con larghezza in Sardegna.

Le rendite. — L'esercizio 1920 segna una diminuzione di Soci. La crisi era preveduta ed è dovuta specialmente allo sconvolgimento del dopoguerra per morti, inabilità, dispersione di Soci, per capovolgimento di situazioni economiche e morali: un'influenza ebbero, come si comprende, anche i provvedimenti finanziari per i più disagiati. Questa crisi è di sua natura passeggera e sarà superata in uno o due anni. I provvedimenti finanziari furono una necessità. Non tutti hanno voluto riconoscerlo, ma le necessità sono più forti degli apprezzamenti teorici.

Noi faremo ogni sforzo perchè la produttività del Sodalizio continui a crescere e s'imponga col suo valore morale e pratico.

Purtroppo alcune cause deprimenti sono fuori della possibilità di nostri rimedi. Una di portata impressionante, che causò una notevole perdita di Soci impazienti, è il disservizio postale, tale da disinteressare coloro che meno forte sentono il vincolo sociale. Purtroppo i reclami di persone che non ricevono le pubblicazioni non raccomandate, giunsero parecchie volte ad una misura che dà seriamente a pensare.

Pertanto *bisogna, in massima, rinunciare alle spedizioni non raccomandate* e tollerare.

Si ebbero 23.424 nuove associazioni, con un margine di diminuzione residuale di 20.870. L'anno si chiuse con 162.336 Soci, ai quali però si aggiunsero dopo il 31 dicembre ancora circa 600 ritardatari. L'applicazione della quota di L. 10.— ha fatto sì che il *contributo per quote sociali* aumentasse di 422.650 lire.

Un aumento sensibile si ebbe negli *interessi* sulle somme incassate per il finanziamento di importanti iniziative e per l'anticipo delle quote sociali del 1921 (da L. 141.770,60 nel '19 a L. 257.462,07 nel '20).

Il capitolo *contributi dei Soci per supplementi diversi, ecc.* si compone in buona parte del supplemento pagato dai Soci per la Guida delle Tre Venezie e per l'Atlante Stradale. In complesso le rendite dell'esercizio ammontano alla cospicua cifra di L. 3.269.195, di gran lunga la massima tra le cifre fin qui raggiunte.

Le spese. — L'enorme aumento delle materie di maggior consumo per il Touring ha portato le nostre spese a limiti veramente incredibili. Aggiunta a ciò l'importanza dei servizi resi (Guida delle Tre Venezie, Atlante Stradale, Rivista) si toccò per le *Pubblicazioni* l'ingente cifra di L. 2.481.570,74, dimostrazione della magnifica attività spiegata in questo campo. Essa si scompone in Lire 1.132.750,35 per la *Rivista*, L. 298.597,30 per l'Atlante Stradale, L. 216.065,74 per lavori diversi. Per le varie Sezioni si spesero Lire 60.048,75 con un aumento di L. 27.034,93 sul '19 per maggiore sviluppo dei lavori per Consolati, affiliamenti, automobilismo, turismo scolastico, ecc.

Complessivamente le spese ammontarono a L. 3.386.431,04.

***

Le opere fondamentali. — Dall'esame delle risultanze contabili del 1920 la situazione economica risulta sanata. Ma essa non permetterebbe il risorgimento delle grandi attività del Sodalizio se non fosse intervenuto nell'agosto scorso il provvedimento urgente per la *Rivi-*

sta Mensile. Questa, pure ridotta di mole, sino a divenire stremata e poco soddisfacente, è costata nel 1920 la somma enorme di Lire 1.132.000, grave sacrificio, che non ha nemmeno dato il compenso di poter sviluppare come sarebbe stato conveniente i più vitali argomenti turistici, ai quali sono rivolte tante energie e tante iniziative, sicchè essi dovevano trovar posto, necessariamente, nell'altro periodico del Touring *Le Vie d'Italia*. La *Rivista* stremava il bilancio e non soddisfaceva. La decisione di fondere le due Riviste per formare la nuova grande **Rivista Mensile del T. C. I. "Le Vie d'Italia"**, e di darla in abbonamento ha trovato il massimo favore. I Soci sono stati chiamati ad una nuova prova di fedeltà e di simpatia ed hanno risposto all'appello con slancio. Siano loro rese grazie! La nuova *Rivista*, ingrandita, abbellita, resa vigorosa da cospicue collaborazioni e attraente in mille modi, è ormai nelle mani della grande maggioranza dei nostri Soci, e siccome si finanzia da sè, lascia libera una grossa somma per consolidare il bilancio e permettere nuove iniziative. Il primo effetto si ha nell'*Annuario* di cui è detto più sotto.

È questo il miglior premio cui potessimo aspirare, la prova della bontà dell'indirizzo preso. Alla *Rivista* dedichiamo le nostre più diligenti cure, consci del magnifico compito che deve assolvere nella volgarizzazione non solo di tutto ciò che riflette il turismo, ma anche di tanti argomenti che toccano tutte le discipline e che quasi sempre stanno a dimostrare cose e virtù ignorate della gente nostra. Se il costo della carta potrà finalmente diminuire, speriamo di poter dare una Rivista ancora migliore.

Sia consentito ad un Ente idealistico come il nostro di esprimere il voto che il Governo voglia limitare quella vera tassa sulla coltura, che è il dazio sulla carta. Sono ancor vivi nei capitoli del nostro bilancio i riflessi dei prezzi fantastici a cui è giunta la carta. Ora l'industria nostra si dibatte in una crisi che accenna a divenir grave: e, duole dirlo, è anche una crisi di fiducia. È sembrato a molti che il senso dell'equo prezzo sia stato smarrito per troppo tempo. L'importazione di carta dall'estero è senza dubbio cosa dolorosa, ma è salutare. Senza di essa il prezzo della carta (che ancor oggi è 7-8 volte quello d'anteguerra) avrebbe raggiunto limiti tali da rendere impossibile qualsiasi produzione libraria.

Si comprende come, in tali condizioni di prezzi, abbia costituito uno sforzo non comune la distribuzione gratuita ai Soci dei primi 8 fogli dell'**Atlante Stradale del T. C. I. al 300.000**, per quanto accorti acquisti di carta, fatti in periodo particolarmente favorevole, abbiano molto facilitato l'impresa. L'opera è riuscita di sommo gradimento ai Soci e la sua efficacia nel campo della propaganda geografico-turistica non ha certo bisogno di essere dimostrata. Nel corso del 1921 verrà distribuito *gratuitamente* ai Soci il 2° fascicolo composto degli otto fogli seguenti: 12, Brescia-Parma; 13, Verona-Reggio Emilia; 14, Venezia-Ferrara; 18, Genova-Chiavari; 19, Pisa-Spezia; 20, Firenze-Bologna; 21, Ravenna-S. Marino; 22, Rimini-Pesaro.

Della **Guida delle Tre Venezie** furono finora distribuite circa 50.000 copie (100.000 volumi) e si procede in ragione di circa 1000 volumi per giorno *lavorativo*. Non più ce ne dànno gli stabilimenti di legatoria. Dai Soci ci giungono continuamente espressioni di plauso e di gradimento. Il Consiglio confida che dalla pratica esperienza l'opera possa ancor meglio essere valutata ed apprezzata. Certo essa rappresenta un risultato enorme di lavoro e un grosso sacrificio di denaro. Le 1.175 pagine, dense di notizie e di elaborazioni complesse, le 62 carte geografiche formano un insieme tale che non potrà sfuggire nemmeno all'osservatore più superficiale. I Soci devono notare che ognuno dei due volumi vale librariamente almeno trenta o quaranta lire ed è loro dato pel semplice concorso di L. 3,75, inferiore al costo di legatura e spedizione raccomandata.

In correlazione alla Guida è la pubblicazione di un opuscolo sui *Criteri adottati per i toponimi nella Guida delle Tre Venezie del T. C. I.*, che fu molto notato e raccolse autorevoli, simpatiche, numerose adesioni.

Il vostro Consiglio ha già approvato il piano di continuazione della *Guida*. È ora in corso l'**Italia Centrale** (Marche, Toscana, Umbria, Lazio) che consterà di 3 volumi: uno per tutte le linee turistiche e i piccoli centri, uno per Roma e dintorni, uno per Firenze, Siena, Perugia e dintorni. Questa divisione, molto studiata, sembrò la più pratica ed opportuna in relazione alle grandi attrattive dei principali centri d'arte, che richiedono anche ai visitatori più affrettati soggiorni di una certa durata, per cui riuscirà assai comodo l'uso di volumi indipendenti.

L'ultimo dei volumi accennati (Firenze, Siena, Perugia) *verrà assegnato ai Soci nel 1922.* Per le disposizioni prese dall'Autore della *Guida* questa parte dell'opera, che è già in corso di lavoro da 4 anni, potrà forse essere già pronta e stampata per la fine del 1921.

La **Guida per gli stranieri** procede pure alacremente. Si faranno due edizioni: una, in due volumi, per chi visita il nostro Paese limitandosi ai grandi centri, l'altra in quattro per chi dispone di un tempo maggiore e quindi sente necessità di notizie più diffuse. È pronto ed in corso di traduzione il I volume dell'edizione francese in due volumi e si conta di stamparlo, se difficoltà speciali non interverranno, nel corso dell'annata. È quasi pronto anche il secondo volume.

L'**Atlante Internazionale** matura nel silenzio: opera grandiosa che trova nella sua attuazione difficoltà decuplicate dalle condizioni speciali di questo terribile dopoguerra. Ma il lavoro procede sicuro. In occasione dell' 8° Congresso Geografico di Firenze, l'Atlante ha preso il suo posto d'onore. Una diffusa e documentata Memoria, distribuita dal Touring a tutti i Congressisti (intesa a mettere in rilievo l'enorme opera di propaganda geografica compiuta dal Touring nel decennio compreso fra l'ultimo Congresso Geografico dell'11 e l'attuale) pone in evidenza i precedenti del lavoro e il suo stato attuale. Alla nota è aggiunto un magnifico campione dell'Atlante. I risultati tecnici raggiunti sono motivo di legittima soddisfazione e compensano i sacrifici e gli oneri (quanto gravosi anche quest'ultimi!) dell'opera grandiosa.

La **Scuola di Cartografia** creata per superare le difficoltà tecniche del lavoro, ha un buon numero di allieve che già da qualche tempo alternano l'esercizio alla collaborazione effettiva. Come è noto le allieve sono ragionevolmente rimunerate. Esse ricevono poi un premio in denaro alla scadenza del primo quinquennio ed un altro annuale nel secondo quinquennio più un ultimo premio di permanenza allo scadere del decennio. Alle somme generosamente sottoscritte da alcuni amici del Touring per i premi, si sono aggiunte nel 1920 L. 40.000, legato dal compianto ing. Jona di Milano per l'istruzione di apprendiste orfane di guerra.

La **Carta d'Italia nei nuovi confini** al 1:1.250.000, si è potuta ultimare dopo il trattato di Rapallo. È di finitezza unica ed ha perciò avuto un grande successo, che continua a crescere. La prima edizione di 20.000 esemplari è quasi esaurita e si sta provvedendo alla seconda: ogni casa, ogni ufficio privato vogliono ornarsene. Di questa Carta il Touring coi mezzi forniti dal collega di Consiglio avv. Guasti donò una copia a ciascuna Scuola Secondaria del Regno perchè vi sia presentata alle scolaresche con una patriottica orazione dettata da Giovanni Bertacchi.

La Rivista **"Le Strade"** già così favorevolmente apprezzata nel campo dei tecnici, ha continuato nel 1920 la sua importante missione di coltura, di propaganda, di discussione su argomenti del più grande interesse, attentamente seguita da tutti i tecnici che hanno governo di strade. Essa è l'organo dell'**Istituto Sperimentale Stradale** (Fondazione Puricelli), che ha ora la grande fortuna di veder tradotto il progetto della sua sede in realtà effettiva, grazie al munifico concorso del Comm. Puricelli che si assunse gratuitamente la grande costruzione, ormai quasi ultimata, sull'area concessa dal Municipio di Milano. Il 31 di ottobre scorso coll'intervento di S. E. l'On. Bertini, Sottosegretario di Stato al Ministero dei LL. PP., ebbe luogo la solenne cerimonia della posa della prima pietra, a cui parteciparono le più alte competenze delle pubbliche Amministrazioni e degli Enti che hanno governo di strade.

Ora si sta provvedendo al finanziamento più urgente, quello per l'acquisto delle macchine e degli apparecchi necessari al funzionamento, pel quale occorre mezzo milione. Il Touring confida che il Governo che già diede precisi affidamenti, le Amministrazioni, le grandi industrie che si giovano della strada e lavorano per la strada, i mecenati di ogni iniziativa di pubblica utilità, vogliano concorrervi.

La **Commissione Miglioramento Strade** ha ripreso i suoi lavori, resi veramente ardui tanto dalla complessità dei problemi, quanto perchè anch'essi sono in particolare relazione con le condizioni disagiate del Paese. Si stanno svolgendo indagini sullo stato della rete stradale nelle varie provincie del Regno, si studia la riforma relativa dei servizi stradali, si prospettano modificazioni alle vigenti prescrizioni legislative e regolamentari sulla polizia stradale, si tenta ogni via, con azioni precise e specifiche, generali o caso per caso, presso le competenti autorità per cooperare a

superare la crisi gravissima che il patrimonio stradale sta attraversando per motivi specialmente economici.

La **ricostituzione del Corpo Consolare** è ormai quasi compiuta. Sono ora nominati circa 2500 Consoli, rappresentanze preziose da cui ci attendiamo una grande opera di sviluppo del Sodalizio, il quale può assurgere, ove concorrano tutte le buone volontà, ad altezze ben più grandi delle attuali. Si è pure iniziata la nomina dei *medici del Touring* (nominati finora circa 400); dei *legali* (finora circa 300). Si riprende intensamente, ma con molta circospezione, l'*affiliamento di alberghi*, di *meccanici*, di *garages*, di *farmacisti* e via via si procederà a raccogliere tutti gli altri elementi di base affinchè si possa pubblicare al più presto l'Annuario Generale.

L'**Annuario Generale** è una delle pubblicazioni più gradite, più pratiche e più importanti del Sodalizio. Il provvedimento assunto per la *Rivista Mensile* ha permesso al vostro Consiglio di deliberarne la stampa al più presto, possibilmente nel corrente anno. Esso sarà assegnato ai Soci del 1921-22, gratuitamente o con un lieve concorso postale.

È questa un'opera fondamentale il cui interesse dopoguerra è completamente rinnovato. Da due anni il nostro Ufficio di revisione cartografica sta ricostruendo con somma diligenza l'*Annuario* sotto l'aspetto topografico delle comunicazioni, delle distanze, dei rapporti con le nuove linee ferroviarie, tramviarie, stradali, ecc., creando in pari tempo il nuovo impianto per le terre redente.

I **ribassi di tessera** sono un' attività nuova svolta nell'interesse individuale di ciascun Socio e della sua famiglia. Silenziosamente vanno accumulandosi questi ribassi di cui innumerevoli si valgono. Già più di 1000 Ditte hanno aderito alle nostre richieste. Valersene vuol dire trovar modo di ripagare una o più volte l'associazione e l'abbonamento alla *Rivista Mensile*.

La Sorgente, organo del Comitato Nazionale di Turismo Scolastico del T. C. I., svolge nel modo più brillante la propria missione presso gli studenti e le loro famiglie. La bellezza dell'edizione, l'interesse degli scritti, il riflesso delle attività delle varie Commissioni di Turismo Scolastico la rendono graditissima. Queste Commissioni locali si svilupparono notevolmente nel 1920.: esse sono ora più di 20 e svolgono opera molto attiva. Complessivamente effettuarono nell'annata 120 gite a cui parteciparono circa 25.000 studenti: numero confortante, che nel 1921 certo sarà superato.

La **Guida dell' Escursionista sciatore,** già in buona parte compiuta, procede alacremente, in modo da poterla pubblicare nel corso dell'annata. La grandissima diffusione avuta dall'uso dello sci durante la guerra gli ha dischiuso un grande avvenire: la Guida sarà un *vademecum* prezioso ed in pari tempo un potente mezzo di propaganda in Italia e fuori per la frequentazione invernale delle nostre montagne.

I rapporti coll' ENIT. — I Soci conoscono bene la grande e proficua attività di questo Ente attraverso la *Rivista Mensile del T.C.I.* « *Le Vie d'Italia* », suo organo ufficiale. Come il Touring contribuì alla sua nascita, così mise a sua disposizione la propria opera nel supremo interesse del Paese. Venne svolto un lavoro complesso ed assai notevole in campi diversissimi. Da questa intima collaborazione sorgeranno certo elementi di successo assai apprezzabili. L'Ente del Turismo fra le sue più importanti opere ha testè costituito nel proprio seno un « Consorzio italiano per gli Uffici di Viaggio e Turismo » nell'intento di creare all'estero, oltre ai tre esistenti, una vasta rete di uffici, sentinelle avanzate degli interessi del nostro Paese. Presidente delle assemblee del Consorzio è l'on. Rava (presidente dell'ENIT). La Presidenza del Consorzio venne affidata al nostro Direttore Generale e quindi vi è qui un altro campo di intima e feconda collaborazione.

Le grandi escursioni. — Nell'anno decorso si organizzarono le due grandi *Escursioni in Cirenaica e nella Venezia Giulia*. La prima fu desiderata dal Governatore della Colonia, a scopo di studio e di preparazione. Si ebbe cura di comporre la carovana nella maggior parte di rappresentanti di Società agricole, commerciali, industriali, dei Musei Commerciali, delle Cattedre di Agricoltura, delle Società geografiche, di esplorazione, archeologiche, ecc.

I risultati furono superiori ad ogni aspettativa. Si ebbe una vera fioritura di pubblicazioni, di studi di specialisti nei vari loro campi di osservazione. Il prof. Olinto Marinelli ha ormai quasi ultimato un grosso volume che racchiude parecchie collaborazioni dei più cospicui studiosi partecipanti, sulla natura

fisica del terreno, sull'etnografia, sulle questioni economiche, giuridiche, sociali, ecc., della Colonia. Fra gli uomini d'azione che componevano la Carovana, si progettò di completare lo studio della Colonia per esaminare poi l'opportunità di una valorizzazione, costituendo un sindacato di studio. Questo inviò in Cirenaica undici tecnici che vi rimasero due mesi e, in base alle loro conclusioni venne lanciato in una riunione alla Camera di Commercio, con l'intervento di S. E. De Martino, il seme da cui germoglierà un forte organismo commerciale atto a mettere in valore alcuni territori della Colonia.

Coll'*Escursione Nazionale nella Venezia Giulia* il Touring compì il voto di anteguerra. Nel 1919, 1200 escursionisti furono guidati attraverso le meraviglie delle vallate tridentine; nel 1920, 500 ebbero la visione dei luoghi ove più aspramente fu combattuta la guerra di redenzione, e visitarono tutta la Regione Giulia.

Pel 1921 fu decretata una *Grande Escursione Nazionale in Sardegna*. È un tributo d'affetto dell'Isola gloriosa che tanto sangue generoso ha dato per la vittoria. È nello stesso tempo un'escursione con intenti oltre che turistici, di pratiche risultanze: si desidera cioè di condurre nell'Isola uomini dell'industria, dei commerci, dell'agricoltura e della scienza, affinchè la diretta visione delle condizioni economiche, demografiche e sociali dell'Isola possan dar vita a felici iniziative utili al suo avvenire.

Iniziative varie. — Se le pubblicazioni sono ben note a tutti i Soci che hanno campo di esaminarle, usarle e quindi apprezzarle, non egualmente si può dire di un complesso di lavori, che pure hanno importanza grandissima e rappresentano prestazioni preziose sebbene molto facilmente sfuggano alla percezione di molti Soci.

Poco si sa, ad esempio, di quanto è stato fatto per l'**Esposizione di Turismo a Monaco:** il Touring incaricato dell'organizzazione dell'Esposizione (come organizzò le serie dei 6 Congressi ad essa collegati), ha diviso coll'ENIT, che si assunse in particolare l'intervento dello Stato, e che diede un appoggio prezioso e sostanziale, le difficoltà del còmpito tutt'altro che semplice. La Mostra, situata in uno dei luoghi più frequentati dalle clientele internazionali più varie, sarà senza dubbio feconda di ottimi risultati per la conoscenza delle nostre innumerevoli ricchezze turistiche ed il Touring è lieto di aver dato ad essa prestazioni non indifferenti.

La **questione dell'aumento della tassa di circolazione sulle auto** è stata oggetto da parte del Sodalizio di interessamento vivissimo, continuo, intenso, a mezzo delle proprie pubblicazioni e presso le autorità governative. È stato fatto ogni sforzo per dimostrare l'assurdità di un gravame così eccessivo da essere deleterio anche all'economia nazionale. Ed il Touring può essere legittimamente lieto di aver contribuito in misura notevole alla decisione presa dal Governo di nominare una Commissione presso il Ministero delle Finanze per la revisione dei criteri in base alla quale si applica la tassa. Il rappresentante del Touring farà ogni sforzo per una equa e indispensabile riduzione, sapendo di rendere così un servigio non soltanto agli utenti d'automobili ma all'economia del Paese, e in definitiva al Fisco stesso. Tuttavia l'opera del Touring non si arresta: in tutti gli ambienti opportuni, di preferenza in quelli governativi, esso continua ad affermare con deferenza ma con fermezza e a dimostrare l'errore commesso e la necessità di radicali riforme.

Putroppo la portata dell'errore si manifesta già in misura impressionante nelle industrie interessate: giova sperare che la legge per l'anno venturo sia cambiata.

Altrettanto dicasi per la **tassa sugli oggetti di lusso** in quanto viene nuovamente a colpire ancora le automobili e le biciclette. Già un primo risultato di riduzione interpretativa si è avuto nel campo dell'auto; altrettanto si spera presto per il ciclo, cioè per il più democratico e popolare mezzo di trasporto che i tempi nostri conoscano, la cui tassazione come oggetto di lusso è veramente incomprensibile e antidemocratica.

La ripresa del movimento turistico, non solo da parte dei forestieri ma anche dei connazionali, ha consigliato la **riorganizzazione del nostro Servizio d'Informazioni,** a cui utilmente ricorrono moltissimi Soci.

Anche il progresso tecnico dell'aviazione è da noi osservato con trepidante interesse. Noi seguimmo e precedemmo cogli articoli di competenti nelle *Vie d'Italia,* ed ora nella *Rivista Mensile* le speranze e i punti acquisiti; auspichiamo con fervore l'istante in cui

sarà superato il punto critico della sicurezza del volo; da quell'istante il volo da sportivo diventerà turistico e sarà in pieno nei nostri programmi. Intanto l'aeronautica ci fornisce uno spunto di tranquilla anticipazione. Una parte dei gitanti dell'Escursione in Sardegna traverserà il mare, se le circostanze lo permetteranno, sul dirigibile — trofeo di guerra — che porta il nome augurale di Ausonia.

Consoci,

Il ciclone 1915-1918 ha cambiato molte cose; anche il Touring deve fronteggiare fermamente la situazione nuova. Esso ha provveduto già trionfalmente alle urgenze ed ha superata la crisi di assestamento in virtù anche della solerte e intelligente collaborazione del proprio Personale. Però non basta che ognuno di voi sia convinto che il Touring rappresenta nella vita del Paese un elemento apprezzabile, ma deve essere altrettanto convinto che la forza sta nel numero, da cui derivano le possibilità economiche e morali, e tutto deve fare per crescere questo numero.

La migliorata situazione del bilancio consente al Consiglio di offrire vantaggi che compensano ad usura la quota di associazione, per ciò facile diventa la propaganda:

1. - La grande *nuova Rivista* — una delle migliori che si pubblichino in Italia, — è data ad un prezzo così esiguo come solo il Touring può colla sua organizzazione.

2. - Il 1° e 2° volume della *Guida delle Tre Venezie* continueranno ad essere dati ai Soci, in regola colle quote 1920 e 21, dietro versamento del piccolo concorso di L. 3,75 per volume. L'opera è di tal portata da potersi per questo concorso così insignificante ritener *gratuita*.

3. - Si darà *gratuitamente* nel corso del corrente anno il 2° fascicolo dell'*Atlante Stradale del T. C. I. al 300.000*: otto fogli che valgono da soli l'associazione. Il 1° fascicolo verrà ceduto a L. 6, più le spese postali (Lire 1,60) ai Soci nuovi del 1921.

4. - L'*Annuario Generale* (vedi pag. 454) è destinato *gratuitamente* ai Soci del 1921-22. Costerà al Touring poco meno di un milione.

Ma, per esperienza assai spiacevole, non è più possibile spedire le pubblicazioni in conto corrente postale semplice. Sarà quindi richiesto ai Soci un piccolo concorso per le operazioni di invio, perchè solo le affrancazioni raccomandate, colle tariffe attuali, assorbirebbero la quota: per l'*Atlante Stradale* esso sarà, come nel 1920, di L. 1,60; per le altre opere verrà determinato volta per volta.

5. - Per ultimo il T. offre i *ribassi di tessera*. Analizzate quelli già offerti; usateli con arte e vi troverete una miniera. Essi saranno curati e allargati continuamente.

In tutti questi lavori i Soci attuali troveranno facilmente mezzi efficacissimi per procurare nuovi compagni: è doloroso dover constatare un regresso rispetto al 1919, per quanto piccolo e per quanto più che spiegabile con le condizioni del momento. Il nostro compito è così bello che deve superare tutti gli ostacoli. Noi dobbiamo proporci in quest'anno di riprendere il cammino ascensionale.

Se le esigenze d'indole materiale richiedono qualche maggior sacrificio, è pur vero che questo è largamente contraccambiato. Ma soprattutto dev'essere tenuto presente che i benefici dell'associazione al T. non sono soltanto quelli materiali e personali: nessuno dovrebbe mai scordare il valore morale di appartenere al Touring, ciò che vuol dire cooperazione a numerosissimi servizi per la legislazione, le strade, le segnalazioni, la circolazione, la difesa degli interessi turistici, la coltura diffusa in molte forme positive per il progresso turistico.

Di queste elevate finalità del Touring una piccola ma significante prova i Soci riscontrano nella nostra partecipazione al Secentenario Dantesco: partecipazione in armonia all'indole del Sodalizio: e che consiste nel promuovere, a mezzo di Comitati locali, il collocamento di lapidi commemorative, là dove già non esistono, nei luoghi che Dante visitò o ricordò nella *Divina Commedia*.

Ogni Console, ogni Socio deve sentire la portata di questo nostro appello e rispondere nel modo positivo più apprezzabile: *condurre al Sodalizio un gran numero di Soci nuovi*.

Tale è la richiesta che facciamo a ciascuno di voi. È nella risposta fattiva a quest'appello che il vostro Consiglio sentirà il vostro cordiale consentimento di vedute, il vostro apprezzamento degli sforzi che esso compie ogni giorno per il progresso generale del Paese nostro, che nel Touring sente una forza la quale dalla crisi morale non fu tocca, e ai nuovi orizzonti tende con slancio giovanile e con fede immutabile.

RELAZIONE DEI SINDACI
SUL BILANCIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 1920

Il Bilancio del 1920, il secondo che si chiude con un'eccedenza passiva, dimostra malgrado ciò la saggezza dei provvedimenti d'ordine tecnico e finanziario adottati dal vostro Consiglio per far fronte alle esigenze dei tempi nuovi, cioè all'aumento dei costi di produzione e delle spese generali. Ond'è che la Passività d'esercizio di L. 117.235,42 appare di poca entità nel quadro delle cifre che compongono il Bilancio e, considerata nel Conto rendite e spese strettamente di gestione del Sodalizio, scompare per lasciar posto ad una notevole eccedenza attiva, se si tien conto che all'attuale Bilancio viene fatto carico dell'ingente perdita, occasionale ed estranea alla vita dell'Ente di L. 346.146,62 per minor quotazione dei « Fondi pubblici » e ciò, dopo l'annullamento dello speciale « Fondo di fluttuazione valori » esistente al 1° gennaio di L. 63.000.

Ma, se tali appaiono per le esposte ragioni le risultanze economiche dell'esercizio, ci si consenta di constatare, con la medesima vostra soddisfazione, le grandiose proporzioni raggiunte dal Sodalizio. Queste che rappresentano la sintesi di un poderoso e proficuo lavoro ed il frutto di una oculata amministrazione, sono di per se stesse assai eloquenti e lusinghiere, ma esse acquistano ancora maggior rilievo dalla considerazione che furono raggiunte malgrado le difficoltà dei tempi anormali che si attraversano.

Noi, che abbiamo seguito con la scrupolosa cura impostaci dal mandato conferitoci, la multiforme e complessa attività dell'Associazione attraverso l'intreccio e lo sviluppo delle scritture contabili e nell'immediato contatto della sua vita quotidiana, vi accertiamo nel modo più tranquillo e sicuro la realtà delle appostazioni e dei risultati conseguiti. Epperò, pur non indugiandoci ad analizzare le singole voci del Bilancio, non tralasceremo di porre in rilievo i fenomeni più significativi e caratteristici. Anche in questo Bilancio la voce « Fondi pubblici » con L. 4.134.026,23 rappresenta pur sempre la partita più importante dell'attivo a grande distanza dalle altre. Essa segna l'aumento di oltre un milione sulla corrispondente del passato esercizio e comprende l'investimento dell'incremento patrimoniale verificatosi nell'esercizio. La circolazione automobilistica attraverso i confini dello Stato ha cominciato ad avviarsi e a motivo degli altissimi dazi e dell'aggio i depositi di terzi presso il Sodalizio a garanzia dei trittici doganali, raggiungevano l'ingente cifra di L. 2.498.489. Per quanto agli effetti del nostro Bilancio si tratti solo di una partita di giro, pur essa è indice eloquente dell'importante servizio che l'Associazione nostra compie nell'interesse del turismo e dell'industria automobilistica e della larga fiducia che gode da parte dei Depositanti.

Cogli stessi criteri sono state rilevate le passività che per diversa origine e con diverso carattere gravano sulla situazione patrimoniale. A parte le quote anticipate dai Soci annuali e quinquennali, i debiti vari e le partite di giro, il resto delle Passività è costituito per oltre due milioni da impegni vari di bilancio che compendiano il programma d'azione dei prossimi esercizi.

L'eccedenza passiva di L. 117.235,42 trova perfetto riscontro e dimostrazione nel Rendiconto di rendite e spese che accompagna il Consuntivo. Nelle rendite campeggia la voce Annualità dei Soci con L. 1.454.256; seguono gli introiti per vendita di minuterie, pubblicazioni e le contribuzioni per servizi speciali personali con L. 1.474.763,90; infine le rendite di carattere patrimoniale derivanti dagli investimenti nei « Fondi pubblici » e nelle « Azioni della Società Anonima per la Sede » con L. 257.462,07. Le spese sono rappresentate per 3/4 del loro ammontare dalle « Pubblicazioni », principali fra le molte è la vecchia Rivista Mensile, la Guida delle Tre Venezie (I Vol.) e l'Atlante stradale (I Fasc.).

Dalle anzifatte premesse deriva la tranquillità colla quale ci associamo alle proposte che vi vengono avanzate dall'On. Consiglio, rivolgendovi l'invito di approvarle.

Ed ora, non per mero omaggio alla consuetudine, ma per doveroso sentimento di riconoscenza, sentiamo di segnalare alla vostra attenzione l'opera assidua e feconda svolta dalla Direzione e dal Consiglio colla collaborazione, non mai smentita, di tutto il corpo degli Impiegati.

Ci sia consentito inoltre di esprimere il voto che di fronte alle solidità patrimoniali dell'Associazione e alla volontà fattiva dei suoi Dirigenti, la grande famiglia dei Soci senta ognor più stretti i vincoli di attaccamento al Sodalizio perchè esso tragga, dall'affetto e dal concorso di tutti, nuove e vigorose energie per proseguire nelle sue opere di civiltà e di progresso.

I Sindaci

Rag. ANGELO LONATI
Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO
Rag. Dott. G. B. ROCCA.

BILANCIO CONSUNTIVO

Situazione patrimoniale

ATTIVITÀ

Valori pubblici al prezzo ufficiale della giornata							
L. 14.700 Rendita Italiana 3 ½ % a L. 73,—	L.	306 600					
N. 58 Obbligaz. Ferr. Meridion. 3 % a L. 212,—	»	12 296	—				
» 130 Obbligaz. Ferr. Mediterr. 4 % a » 300,—	»	39 000	—				
» 349 Obbligaz. Ferr. Italiane 3 % a » 219,18	»	76 493	82				
» 55 Obbligaz. Ferr. Sarde 3 % a » 208,—	»	11 440	—				
» 200 Obbligaz. Ferr. Tirreno 5 % a » 370,—	»	74 000	—				
» 780 Obbligaz. Debito Redim. 3 % a » 308,—	»	240 240	—				
» 472 Obbligaz. Ri-an. Napoli 5 % a » 370,—	»	174 640	—				
» 592 Cart. Prest. Unif. Napoli 5 % a » 52,53	»	31 097	76				
Valori diversi	»	748	65				
» 19.155 Cartelle Consolidato 5 % a L. 74,—	»	1417470	—				
» 5 Buoni Tesoro 5 % (9 mesi) a div. scad.	»	1750000	—	4 134 026	23		
Azioni della Società Anonima per la Sede del Touring:							
Investimento del Touring per la Sede: Azioni da L. 100 . . . . N. 9 902	L.	990 200	—				
Investimento delle contribuzioni speciali: Azioni da L. 100 . . . . N. 2 048	»	204 800	—	1 195 000	—		
Totale Azioni da L. 100 N. 11 950							
Titoli diversi	L.			5 000			
Attività diverse relative alla Sede	»			177 745	72		
Cassa e Conti Correnti presso Banche	»			168 350	66		
Mobili e macchine per indirizzi dei Soci	»			62 963			
Pubblicazioni: Guide, Carte, Profili, Annuari, Monografie, ecc.	»			'65 461	—		
Guida d'Italia del T. C. I.	»			118 011	—		
Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000: Esistenza fogli Carta Italia e valore delle pietre e diritti relativi	»			264 602	—		
Minuterie: Minuterie varie per i Soci, placche per Affiliati e Consoli, ecc.	»			17 768	—		
Biblioteca: Valore dei doni e degli acquisti . .	L.	18 200	—				
Esposta per memoria in	L.			1	—		
Depositi presso terzi a cauzione	»			1 870	—		
Valori di terzi in deposito per trittici ecc.	»			2 498 489	—		
Crediti varî	»			686 541	24		
Gestioni diverse: Villaggio Alpino del Touring (ammontare delle spese al 31 Dicembre) . . .	»			310 452	45		
Spese anticipate di competenza dell'esercizio 1921 . . .	»			623 883	15		
						10330164	45
	L.					10330164	45

DELL' ESERCIZIO 1920

al 31 Dicembre 1920.

PASSIVITÀ

	L.	c.	L.	c.	L.	c.	L.	c.
Quote anticipate dai Soci annuali per il 1921:								
Rinnovazioni { Italia N. 53 363 . . a L. 10 L.	533 630	—						
Rinnovazioni { Estero » 723 . . a » 12 »	8 676	—						
N. 54 086	542 306	—						
» { Italia N. 989 . . a L. 6 L.	5 934	—						
» { Estero » 268 . . a » 8 »	2 144	—						
N. 1 257			550 384					
Nuove iscrizioni { Italia N. 2 465 . . a L. 12 L.	29 580	—						
Nuove iscrizioni { Estero » 120 . . a » 14 »	1 680							
N. 2 585			31 260					
N. 57 928					581 644	—		
Quote anticipate dai Soci quinquennali . . . . L.					61 328	—		
Impegni varî di bilancio per pubblicazioni diverse, Guida d'Italia, Guida d'Italia per gli Stranieri, Grande Atlante Internazionale, Annuario Generale, rifacimento Guida delle Grandi Comunicazioni, lavori diversi . . . . . . »					377 480	94		
Residuo spesa per il primo volume Guida delle Tre Venezie di competenza del presente Esercizio . . . . »					512 205	—		
Anticipazioni diverse di Soci e di terzi pel 1921 . . . . . . »					652 248	20		
Cartelli indicatori — Fondo da erogare . . . . »					529 622	74		
Debiti varî . . . . »					248 999	17		
Depositi di terzi a cauzione . . . . »					30 000			
Valori di terzi in deposito per trittici ecc. . . . . »					2 498 489	—		
Gestioni diverse: Propaganda Bosco e Pascolo . L.			64 204	29				
Fondazione Puricelli. . . . . »			87 797	46				
Concorso « A. Gussi » . . . . »			10 553	47				
Sottoscrizioni pel Villaggio Alpino del Touring »			484 818	84	647 374	06		
							6 139 391	11
Patrimonio sociale:								
a) N. 17 366 Soci vitalizi al 1 Gennaio 1920 . . L.			1 802 725	—				
» 4 282 » » iscritti nell'anno: Italia . N. 3252 . . »			487 800	—				
Estero » 1030 . . »			180 250					
N. 21 648 Soci vitalizi al 31 Dicembre 1920 . L.			2 470 775	—				
Supplementi di L. 50 pagati { al 31-12-19 N. 10 690 L.	534 500	—						
Supplementi di L. 50 pagati { nell'anno » 1 577 »	78 850	—	613 350	—	3 084 125			
b) Fondo di riserva al 31 Dic. 1919 . L.	1 013 931	50						
Sopravvenienze attive dell'Esercizio . . . . »	5 152	26	1 019 083	76				
Passività Esercizio 1920, a dimin.e Patrimonio Soc.e L.			117 235	42	901 848	34		
Contributo dei Soci Fondatori della Sede { al 31 Dicembre 1919 N. 1654 quote; » » » 1920 » 394 »; Quote N. 2048 da L. 100 } L.					204 800			
							4 190 773	34
L.							10 330 164	45

RENDICONTO D'AMMINISTRAZIONE

RENDITE

Soci annuali 1920 - Annualità riscosse durante l'anno:

Voce	L.	c.	L.	c.	L.	c.
Rinnovazioni . Italia N. 112 826 . a L. 10 L.	1 128 260	—				
Rinnovazioni . Estero » 2 642 . a » 12 »	31 704	—				
N. 115 468	1 159 964	—				
Quote incomplete, in sospeso » 1 796 . a » 6 »	10 776	—				
N. 117 264			1 170 740			
Nuove iscrizioni Italia N. 22 210 . a L. 12 L.	266 520	—				
Nuove iscrizioni Estero » 1 214 . a » 14 »	16 996	—				
N. 23 424			283 516			
Soci Annuali N. 140 688 . L.			1 454 256	—		
Soci Vitalizi » 21 648						
Totale Soci N. 162 336						
Minuterie . . . . »			74 196	10		
Pubblicazioni . . . . »			98 753	90		
Interessi dei Valori pubblici e diversi . . . L.	195 326	07				
Interessi sulle somme depositate presso le Banche . . . . »	26 136	—				
Interessi sulle Azioni della Società Anonima per la Sede . . . . »	36 000	—				
			257 462	07		
Ricupero stanziamento del 1915 a favore «Gita Nazionale nelle Terre redente» . . . . L.			30 000	—		
Contributi dei Soci per supplementi diversi: postali ed altri; alle «Tre Venezie», all'Atlante stradale e ad altre pubblicazioni »			1 301 813	90		
Introiti diversi . . . . L.			52 713	65		
					3 269 195	62
Eccedenza passiva . . . . L.					117 235	42
L.					3 386 431	04

Il Direttore Generale
L. V. BERTARELLI

Il Vice-Direttore Generale
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Il Consigliere Delegato alla Contabilità
Rag. PIERO MORO

dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1920.

SPESE

Pubblicazioni - Rivista Mensile, Guida « Tre Venezie » (1° Vol.), Atlante Stradale (1° fascicolo)	L.	2 481 570	74		
Sezioni - Consolati, Affiliamenti, Biblioteca, Dogane, Automobilismo, Turismo aereo, in montagna, scolastico, ecc.	»	60 048	75		
Spese generali d'amministrazione - Affitto, stipendi e salari, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, telefoni, cancelleria, stampati, ecc.	»	250 955	32		
Servizi speciali pei Soci - Spese di corrispondenza personale coi Soci, spedizione delle pubblicazioni, magazzino, schedario, ecc.	»	150 976	90		
Propaganda - Esposizioni, manifestazioni, pubblicazioni, distintivi, medaglie di benemerenza, ecc.	»	51 969	11		
Istituto Sperimentale Stradale - Contributo dell'anno alle spese di funzionamento dell'Istituto	»	15 000	—		
Fluttuazione Valori: Minorazione dei titoli al 31 dicembre 1920 L. 409.146,62 Fondo di fluttuazione esistente al 1 genn. 1920 » 63.000,—	»	346 146	62		
Varie	»	29 763	60		
	L.			3 386 431	04

I Sindaci

Il Consigliere Segretario

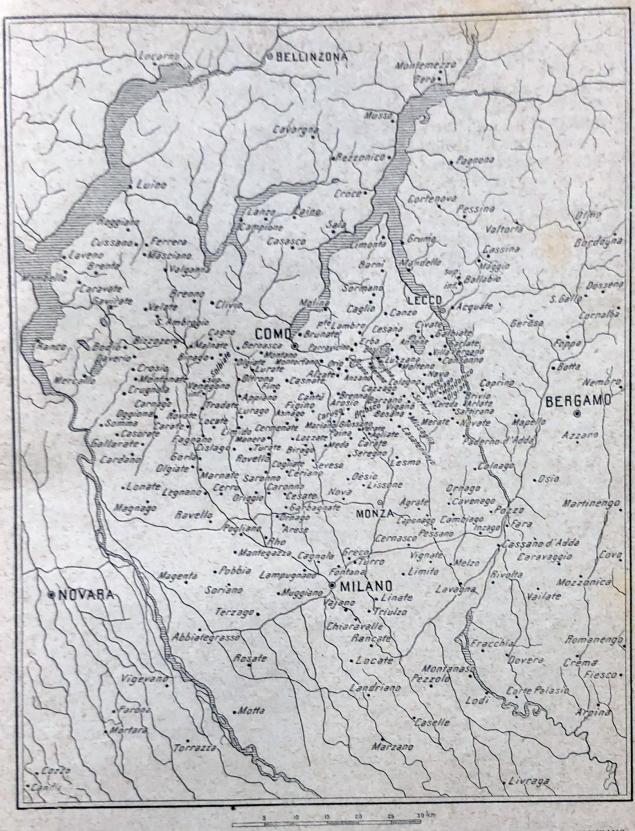
ALFREDO ZAFFARONI

Rag. ANGELO LONATI
Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO
Dr. Rag. G. B. ROCCA

Nicolò Barabino. - *La Geografia*, figura ad olio (Genova - Palazzo Pignone).

COGNOMI GEOGRAFICI

QUALCHE mese fa, per uno degli ormai abituali diversivi di viaggio, dovuto, non ricordo, se alla organizzazione dei ferrovieri oppure alla disorganizzazione delle ferrovie, mi trovai arrestato nella stazione di Qualsivoglia e nella prospettiva di rimanervi bloccato per molte ore, se non anche, forse, per qualche giorno. Dopo un rapido e vano studio di tutti i mezzi, pedestri, carrozzabili, automobilistici ed aviatorî, per vedere se potevo sottrarmi al blocco, mi vi rassegnai, ed avendo letto nella Guida del Touring, che porto sempre con me, che la città, pur fiorente per attività industriale, non aveva alcuna delle così dette attrattive per il forestiero, cercai il locale annuario-indicatore commerciale coll'intenzione di scorrerne il repertorio dei nomi e cognomi per vedere se, per avventura, vi fosse qualche conoscente da importunare e sul quale far ricadere parte della noia dell'attesa. Dopo scorse alcune pagine dell'indice disperai di trovare quanto cercavo, ma seguitai nella lettura perchè mi parve, non solo di aver trovata una occupazione estemporanea, ma anche di aver fatto un'importante scoperta. Il senso di indignazione verso ferrovieri e ferroviisti si era ormai quasi trasformato in un senso di simpatia. Il libro che avevo sottomano, più che un aiuto prezioso per facilitare le relazioni e gli scambi fra cittadini, alla luce di un involontario e prolungato arresto in una stazione ferroviaria, mi era apparso, non solo come un mezzo per rendere gradevole l'attesa, ma anche e particolarmente come un libro di scienza e precisamente di quella scienza che ho l'onore di coltivare, cioè come un libro di geografia.

Attraverso quei cognomi posti lì uno sotto l'altro in ordine alfabetico e quindi nel massimo disordine imaginabile e possibile, sfilavano l'una dietro l'altra non solo tutte le qualità fisiche e morali, buone e cattive, degli uomini, tutti i loro mestieri e, nelle varie forme diminutive ed accrescitive, vezzeggiative e dispregiative, tutti i nomi proprî ed i nomignoli, che usavano i nostri arcavoli, ma anche tutte le cento città del Bel Paese e decine e decine di castelli e di borghi minori ed anche di piccole località, ed altresì non poche delle regioni storiche o tradizionali d'Italia e perfino qualcuno degli stati o dei popoli stranieri. Avevo dunque scoperto una nuova categoria di volumi geografici, il che era già buona cosa, data la povertà della letteratura nostrale in codesto campo: di più avevo scoperto un nuovo capitolo della geografia. Come suole succedere per una cosa nuova, a questo nuovo ramo di scienza — per il quale, inventai un nuovo nome, non più barbaro di tanti altri, quello di onomatopistica — mi ci appassionai, vi meditai sopra anche dopo liberato dal benefico blocco, feci riscontri con la carta del Touring e col relativo indice, m'accorsi (una scoperta tira l'altra) che il libro di geografia era anche un libro di storia e forse anche di qualcosa altro, ed alla fine mi decisi a co-

LOCALITÀ CHE DIEDERO LUOGO ALLA FORMAZIONE DI COGNOMI MILANESI, LE QUALI COL LORO AFFITTIRSI DELINEANO LA REGIONE SUBALPINA CHE MEGLIO CONTRIBUÌ A FORMARE LA GRANDE MILANO DEL MEDIOEVO.

municare ai lettori qualche primo risultato delle mie scoperte, per informarneli e per far di essi miei collaboratori. Poichè la mia indagine non potè estendersi oltre agli annuari commerciali di Milano, di Firenze e di Roma.

Esaminando questi preziosi libri anzitutto noi veniamo presto a liberarci da una nostra opinione assai salda sebbene insufficientemente fondata. Ricordo sempre d'un mio collega di carattere un po' bizzarro, il cui ca-

sato corrispondeva al nome di una delle maggiori città di Lombardia, il quale, nel suo biglietto da visita, aveva aggiunto, sotto il nome e cognome: « battezzato il giorno tal dei tali in S. Ambrogio di Milano ». Il mio collega non voleva passare per ebreo, non perchè avesse il più vago sentimento antisemita — sebbene fosse, come si suol dire, un originale, egli era persona intelligente — ma perchè credeva potesse tornare di danno essere scambiato per un seguace di tale religione, dal momento che, pur troppo, non sono ancora morti presso il volgo tutti i pregiudizi, i quali creano intorno al popolo eletto un'atmosfera di ingiuste diffidenze e di disprezzo.

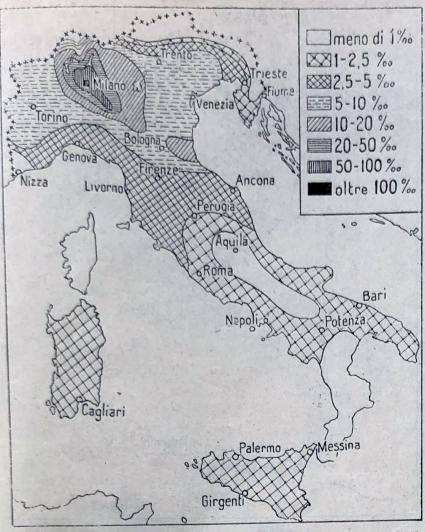
DIVERSO CONTRIBUTO DATO DALLE VARIE PARTI D'ITALIA ALLA FORMAZIONE DI COGNOMI GEOGRAFICI MILANESI.

Un pregiudizio è appunto quello stesso secondo il quale il cognome geografico sarebbe senz'altro indizio di origine israelita. Per persuadersi dell'erroneità di ciò basta sfogliare poche pagine dell'indice onomastico del Savallo relativo a Milano: Abbiate e Abbiati, Acquati, Agliati, Agrati, Alzati, Annoni, Anzani, Arese e Aresi, Arlati, Arosio, Asnaghi, Ballabio, Barni, Barzanò, Bernago, Bernasco, Besana, Binaghi, Biraghi, Bizzozzero, Bosisio, Brenna, Brenta, Brianza, Brioschi, Brunati, Caglio, Cairati, Cambiaghi, Canobbio, Cantù, Canzi, Caponago, ecc., ecc. Non vado oltre per timore non rimanga più spazio per il resto del mio articolo. Se seguitassi con le altre lettere dell'alfabeto giungerei forse a qualche centinaio di nomi.

Non escludo che fra questi casati ve ne sia qualcuno di famiglie ebree, ma un'eventuale eccezione non può infirmare la regola. È bensì vero che frammisti a questi nomi, i quali ci pongono sotto gli occhi la provincia di Milano ed un pezzo di quella di Como, ve ne sono altri di varie città d'Italia, fra cui alcuni, come Ancona, Bologna, Cagli, spettanti probabilmente a famiglie israelitiche ed altri di varie parti d'Italia ed anche di luoghi stranieri (Berna, Algeri) ed altri di cui può essere incerta la pertinenza; è altresì vero che in molti casi rimane malcerto se un cognome (come Campi, Cancelli, Chiesa, Colli, Corti, Costa, Croci, ecc.) derivi da una località specifica o non piuttosto dalla cosa genericamente designata; ma, comunque, per Milano la gran massa dei nomi geografici spetta a famiglie cristiane e riguarda l'Alto Milanese, il Varesotto e la Brianza.

Senza pretendere di essere completo, in una carta ho segnato tutte le località di codesti territorî e dei contermini, le quali si riconoscono, tale e quali o con lievi deformazioni, nei cognomi di Milano. Non v'è bisogno di sapere la storia di ciascuna delle famiglie per riconoscere il valore storico di una carta come questa.

**

Evidentemente nessuno pensa a denominare sè medesimo: quando manchi qualche

DIVERSE PROPORZIONI SECONDO CUI LE VARIE REGIONI D'ITALIA CONTRIBUISCONO A FORMARE LA POPOLAZIONE ATTUALE DI MILANO.

deschi e dei Turchi, se, finalmente a Roma vi sieno più Fiorentini e più Piacentini che Romani ed ai molti Di Veroli, Di Segni, ecc., non si possa contrapporre nessun Di Roma. Nel centro del mondo cattolico una sola volta compare il casato Cattolico; in Toscana è rarissimo il cognome Toscano o Toscani; in Italia pochi sono gli Italiani, mentre moltissimi i Tedeschi o Germanici, gli Inglesi, i Danesi, ecc. Sia detta quest'ultima cosa senz'ombra di malizia, ma come semplice constatazione di fatto.

È ovvio pure che i Milanesi di Milano, come i Fiorentini di Firenze ed i Romani di Roma, hanno ricevuto il loro cognome altrove, cioè rappresentano meno bene di tante altre famiglie gli autentici Ambrosiani, i veri concittadini di Dante e del Cupolone, i Romani di Roma per eccellenza.

distintivo esteriore ben spiccato od un mestiere caratteristico, ovvero qualche virtù che l'amicizia possa esaltare o, più frequentemente, qualche difetto che la malignità e l'invidia possano porre in evidenza, quando, in altri termini, non sorga il soprannome, vi sono due principali vie per distinguere le varie persone che abbiano il medesimo nome proprio, quello di richiamarsi alla paternità, ovvero quello di riferirsi alla provenienza. Di solito il primo servirà a designare le persone del luogo stesso, il nome del quale, designando la patria comune a tutte, non può per esse costituire un distintivo, l'altro servirà preferibilmente a designare le persone di origine straniera. Non è quindi da far maraviglia se, tuttora e sempre in base all'Annuario, a Milano vi sono meno Milanesi, che, per esempio, Cremonesi, Lodigiani, Mantovani, Pavesi ecc. e se, analogamente, a Firenze i Fiorentini sieno di gran lunga meno numerosi dei Pratesi dei Lucchesi e perfino dei Veneziani e magari anche dei Te-

**

Non faremo un'osservazione peregrina neppure notando come i toponimici, similmente ai patronimici, si debbono essere solo a poco a poco fissati in cognomi; ed altresì come questi ultimi, allorchè furono dati per la prima volta, si riferivano a persone che ne erano precedentemente prive. È risaputo come, d'altronde, almeno nelle città, i cognomi in Italia, cominciatisi a formare verso il mille, andassero generalizzandosi nei sec. XI e XII.

Che cosa ci rappresenta allora quella gran massa di nomi derivati da località, le quali si affollano principalmente nella regione subalpina e pedemontana a nord di Milano? Che cosa rappresenta la carta annessa? Senza dubbio l'area di provenienza di numerose famiglie partite di là (escluse forse alcune di nobili castellani) senza un cognome e spesso anche forse senza un mestiere e datesi poi all'artigianato o ad altre occupazioni urbane e quindi stabilitesi permanentemente a Milano: flusso di lavoratori questo cer-

tamente provocato da uno od altro dei più vecchi periodi di sviluppo industriale della grande metropoli lombarda.

I centri urbani, nemmeno oggi, nel secolo dell'igiene e della edilizia libera da molte delle vecchie restrizioni e costrizioni, possono sempre vivere per conto proprio: cioè per lo spontaneo accrescimento della popolazione, più soggetta di quella delle campagne alle epidemie, alle conseguenze di ambienti polverosi e poco areati ed anche, talora, troppo civile e troppo benestante e previdente e quindi restìa a sopportare i gravami di una numerosa figliolanza ed all'idea di lasciar questa in condizioni disagiate. Tanto meno le città medievali avevano virtù propria di accrescersi in popolazione, quanto, talora, lo sviluppo dei commerci e delle industrie lo consentiva e lo richiedeva. Milano non sarebbe stata, nè sarebbe, Milano, senza il Comasco e la Brianza ed il Varesotto e l'alta pianura, dove i Milanesi vanno oggi individualmente a ritemprare le forze esaurite dalla vita poco naturale e dal soverchio lavoro, ma dove pure la città ha sempre trovato il serbatoio umano per rinnovare più volte il proprio sangue e le proprie energie. Milano, attraverso tanti secoli di storia, si è più volte rifatta demograficamente.

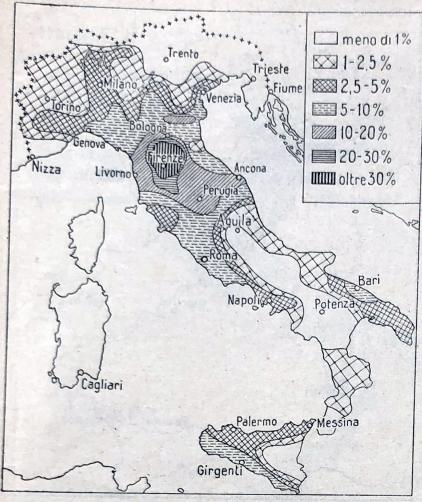
DISTRIBUZIONE DEGLI ISRAELITI IN ITALIA.

La carta da noi pubblicata rappresenta, se non la fede di nascita o di battesimo, quella di cresima di Milano. Noi abbiamo scoperta cioè, non l'origine prima di Milano, ma l'origine geografica della grande Milano, forse proprio di quella delle glorie di Legnano e del primato nella Lega Lombarda.

Scorrendo il nostro libro riconosciamo però anche tracce della Milano ancor più vecchia, forse in alcuni dei cognomi derivati da soprannomi significativi, come Calvi, Grassi, Biondi, Piccoli e Grandi ecc., certamente nei non frequenti che derivano dai nomi propri delle più vecchie parrocchie — nomi i quali erano probabilmente più in uso di oggi nell'alto medio evo —, come Santambrogio, De Ambrosi, Ambrosi, Ambrosini ed Ambrosoli, Sangiorgio, Sangiorgi, Giorgi e Giorgetti, Lorenzi, Lorenzini e Lorenzoni, Zaccaria, Sanvisenti, Vincenzi e Vettori.

La Milano moderna nella sua area di alimento non più solo vicinale o regionale, ma addirittura nazionale, noi la riconosciamo quando consideriamo i cognomi derivanti da località delle più lontane provincie d'Italia. Nessuna o quasi di queste provincie si è sottratta ad un più o meno ampio contributo di famiglie, le quali nel loro cognome portano appunto il ricordo della loro origine prima.

***

Distribuendo però questi cognomi milanesi a seconda delle provincie cui spettano e tenendo conto pure della diversa ricchezza di

DIVERSO CONTRIBUTO DATO DALLE VARIE PARTI D'ITALIA ALLA FORMAZIONE DI COGNOMI GEOGRAFICI FIORENTINI.

materiale onomastico posseduto dalle provincie stesse (supposto questo proporzionale al numero dei comuni), noi riscontriamo alcuni fatti singolari. Per esempio la Sicilia Meridionale, la Terra di Bari, la Campania ed alcune parti delle Marche, sembrano più fertili di cognomi che non il resto dell'Italia centrale e meridionale. Non pare che ciò si possa spiegare con più frequenti rapporti di Milano con quelle regioni, in passato ovvero al presente. Per i tempi attuali un grossolano esame della origine degli abitanti si può fare in base al censimento del 1911. Allora meno di metà di coloro che dimoravano in città erano nati nel comune; gli estranei erano però in forte proporzione comprovinciali, o almeno di Lombardia; delle altre regioni italiane in proporzione minore e varia, in modo da ricavarsene un quadro in più punti diverso da quello relativo all'origine geografica dei cognomi.

Nè le differenze si possono porre in relazione con l'afflusso di famiglie israelitiche. La distribuzione degli Ebrei in Italia, che ho cercato di figurare come meglio potei in apposita cartina, tende ad escluderlo. Piuttosto è da pensare alla frequenza, per una parte d'Italia, di cognomi geografici riferentisi, di preferenza che al luogo di origine, alla baronia od alla contea ovvero al possesso feudale in genere. I nobili usano da tempo trarre da quello il loro casato; e presso di essi anzi più che presso i plebei si è conservato il « di » od il « de » od il « da » che indicano la pertinenza, ed il nome ha anche mantenuto la forma originaria: onde per esempio Di Brazzà Savorgnan, non Brazzacco Savorgnano, secondo l'ortografia in uso oggi. D'altronde i cognomi delle famiglie del popolo spesso, oltre a perdere il « de » o « da » e l'articolo (confronta La Cava e La Ferla con Cava e Ferla), hanno subìto, adattandosi all'uso toscano, la mutazione delle finali « a », ovvero « o », ovvero « e », in « i » Onde Annoni e non Annone, Agrati e non Agrate, Alzati e non Alzate, Anzani e non Anzano, Appiani e non Appiano. Ciò avvenne poi, a quanto sembra, con maggiore frequenza presso i Cristiani che non presso gli Ebrei, circostanza questa che dipende probabilmente dalla più tarda introduzione del cognome presso questi ultimi, oltre che da un maggior spirito di conservazione, rafforzato dalle opportunità delle professioni da questi preferite.

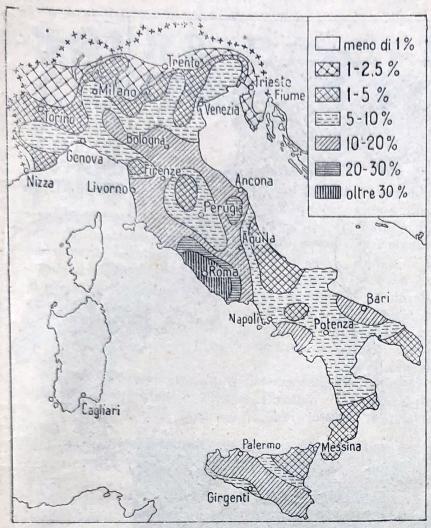
Comunque sia di ciò, è indubitato che questa maggiore conservazione del nome contribuisce in qualche misura a farne meglio conoscere l'origine, la quale ai più è resa ancora più evidente dal fatto che il cognome si richiama a centri cospicui; in relazione col fatto che gli Ebrei hanno sempre preferito, — anche se in passato meno di oggi e talora più per forza che per amore —, le città ai villaggi ed alle case sparse nella campa-

gna. Ciò alimenta appunto il ricordato pregiudizio per il quale il cognome geografico indicherebbe senz'altro l'origine israelitica, pregiudizio che, come tanti altri, ha adunque le sue radici nella ignoranza della geografia. Infatti, mentre quando una persona, anche di mediocre coltura, ode nomi come Ancona, Fano, Sinigalia, Orvieto, Volterra e simili, riconosce in questi città italiane; quando gli giungono all'orecchio nomi come Agliati, Arlati, Anzani, Aresi, Arosio, Asnaghi e via di seguito, se non è milanese o comasco difficilmente si accorge che questi, salvo lievi mutazioni nella desinenza, sono anche nomi di località.

⁂

DIVERSE PROPORZIONI SECONDO CUI LE VARIE REGIONI D'ITALIA CONTRIBUISCONO A FORMARE LA POPOLAZIONE ATTUALE DI FIRENZE.

Si ode pure spesso ripetere che gli Ebrei traggono il loro cognome specialmente da città dell'ex-Stato Pontificio e ciò sarebbe dovuto al fatto che in tempi relativamente recenti sarebbe stato loro imposto di assumere un cognome di quel tipo per una delle tante coercizioni cui la stirpe d'Israele andò soggetta nelle sue innumerevoli vicende di dispersione e di servitù. Tutto ciò è però probabilmente da porsi nel novero delle leggende, delle molte che ancora corrono intorno agli Ebrei. Dove, come per Firenze, il problema fu studiato con cura, risultò, nella formazione dei cognomi, un perfetto parallelismo con quanto avvenne per i Cristiani, con due sole differenze, che la fissazione loro fu più moderna e che nella loro formazione ebbe senza dubbio maggior parte la geografia. Il che derivò non già dal fatto che questa scienza fosse da loro meno ignorata che non dai Cristiani, ma da varie circostanze, dovute più a cause esteriori che a particolari caratteristiche del popolo.

Anzitutto gli Ebrei per il loro attaccamento alle proprie tradizioni religiose e civili e per i sentimenti di odio e disprezzo che spesso provarono per essi i Cristiani, nonchè per leggi ispirate ai sentimenti stessi, rimasero sempre stranieri nelle nostre città, anche quando si erano da un pezzo stabiliti, mentre d'altronde furono sempre straordinariamente mobili, e ciò in rapporto così con le loro occupazioni, come con le persecuzioni cui andarono soggetti. La mobilità loro, oltre ad essere più notevole di quella dei Cristiani, li portava a migrare di città in città, non soltanto ad affluire nei centri urbani da un contado per lo più non molto ampio. Se ciò non si sapesse dalla storia, risulterebbe, come vedemmo, dall'esame dei cognomi geografici. Si aggiunga la circostanza che presso gli Ebrei in fatto di caratteristiche esteriori, di nomi propri — che si aggiravano entro la cerchia biblica tradizionale — e tanto più di arti e mestieri ed in genere di occupazioni v'era minore varietà che non fra i Cristiani presso cui convivevano. La provenienza ed il luogo di origine dovevano quindi anche per ciò assumere particolare im-

DIVERSO CONTRIBUTO DATO DALLE VARIE PARTI D'ITALIA ALLA FORMAZIONE DI COGNOMI GEOGRAFICI ROMANI.

portanza nel fornire la materia prima alla formazione di epiteti distintivi e quindi di cognomi.

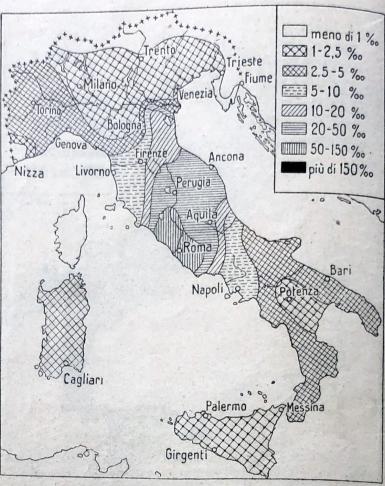
Si sa poi che ancora nel secolo XV e nel XVI gli Ebrei non avevano l'abitudine del cognome; per designarli vi si sostituiva quindi appunto l'indicazione della città da cui la famiglia proveniva o nella quale abitava. Il nome della città stessa, nei frequenti trasferimenti si poteva anche mutare ovvero duplicare, ma prima o poi si fissò, tramandandosi di generazione in generazione, per cui la primitiva designazione di luogo divenne a poco a poco casato, perdendo di solito le particelle « di », « da » e « de », in origine preposte e riducendosi al puro e semplice nome geografico.

***

Dagli annuarî delle città non è evidentemente facile distinguere dagli altri i cognomi spettanti a famiglie non cristiane, tanto più dopo che gli Ebrei sono andati via via abbandonando i loro nomi tradizionali. Tuttavia risulta evidente, anche in base alle considerazioni prima fatte, che la maggior parte dei cognomi geografici non vi spettano. Nè è il caso di pensare a conversioni, sempre piuttosto rare e che, comunque, in passato implicavano l'assunzione del nome del padrino. Quindi la rappresentazione cartografica del contributo di nomi di luogo che ai cognomi oggi esistenti in una città fornirono le diverse regioni d'Italia ci fa vedere principalmente e nel complesso un quadro dell'origine delle famiglie della città stessa o meglio ci fa conoscere il territorio più o meno ampio e più o meno fertile di uomini da cui questa fin dal principio del nostro millennio ed in tutti i tempi successivi si è alimentata.

In fatto di cognomi, per esempio tra Firenze e Milano vi sono molte differenze. Nella prima è caratteristico il fortissimo prevalere dei patronimici, nei quali si nota un vero sfoggio di diminutivi e doppi diminutivi e di vezzeggiativi, di fronte ai toponimici, i quali ultimi sono piuttosto scarsi. Ciò ha forse radici molto profonde, la trasformazione medievale da piccola terra in grande città industriale primeggiante in tutta la regione di cui è naturale centro, avvenne forse un secolo dopo che per la capitale della Lombardia e quindi probabilmente per l'affluenza di gente che portava già con sè il proprio cognome; forse lo spirito fiorentino sapeva più di quello meneghino trovar nomignoli e soprannomi. Certo che il confronto fra la distribuzione geografica dei cognomi e quella degli attuali cittadini nati fuori del comune, mostra come in passato Firenze ebbe un'area di alimento un po' diversa dell'attuale, in rapporto con diverse relazioni di commercio e d'interessi. Per esempio pare che queste fossero maggiori di oggi in direzione di Ancona e di Modena. La città pe-

rò fu e si conserva, come abitanti, eminentemente toscana.

Roma stessa d'altronde, per quanto si vada spesso ripetento essere una metropoli per eccellenza italiana, è ancora con gran prevalenza città romana, essendo stata in passato ed essendo anche oggi nutrita d'uomini più che altro dal Lazio e dalle provincie marchigiane dialettalmente affini. Nuovo per essa è quasi solo l'alimento, certo non trascurabile, dato da regioni lontane, come da alcune provincie del Piemonte, dalla Calabria e dalla Sardegna, il che fa pensare, non senza qualche tristezza, alla esuberante burocrazia. Roma non ci rispecchia ancora la media fisionomia dei cognomi italiani e tanto meno la media sua fisionomia dialettale ed etnica. Anche in fatto di usi e costumi del resto essa ha più assimilato, che non accolto quelli delle varie parti d'Italia. D'altronde la fisionomia complessiva dei cognomi è ancora ben lungi dall'essere obliterata nella capitale politica, come in quella artistica, come in quella economica d'Italia; col tempo essa andrà di certo attenuandosi, ma difficilmente potrà essere cancellata. In ciò avviene del resto qualcosa di simile a quanto succede delle città propriamente dette, nelle quali, non ostante gli sventramenti e le nuove costruzioni, persiste un nucleo più o meno antico intatto, ovvero col prisco aspetto od almeno con qualche singolo monumento conservato gelosamente per il suo valore artistico, o come ricordo di gioie e di dolori passati. Anche quando tutto ciò che costituisce la vera città delle case e dei monumenti sembra distrutto, ne resta qualche indizio nel tracciato delle vie e nell'ubicazione di qualche edificio, onde, anche dove la storia tace, la topografia parla e, per esempio, una pianta di Firenze fa vedere a colpo d'occhio la città quadrata e rettangolare dell'antichità e del medio evo e le successive zone d'ingrandimento che avvolgono il nucleo originario. Anche per famiglie estinte, i nomi loro si conservano se non altro nelle denominazioni di alcune vie, e più si conserverebbero se nella nomenclatura stradale non prevalessero tuttora, anche nei centri più civili, criteri addirittura barbarici. Ma siamo ben lungi dal momento nel quale si debba ricorrere a tali elementi indiretti per formarsi un'idea delle caratteristiche delle città in fatto di cognomi.

DIVERSE PROPORZIONI SECONDO CUI LE VARIE REGIONI D'ITALIA CONTRIBUISCONO A FORMARE LA POPOLAZIONE ATTUALE DI ROMA.

Le città italiane quasi tutte debbono ancora più a secoli lontani che a vicini, come la varia fisionomia edilizia e degli abitanti, così quella dei cognomi delle famiglie, fisionomia quest'ultima che merita la nostra considerazione non meno delle altre. Ecco come e perchè gli annuari delle città italiane possono essere libri di etnografia e di psicologia, oltre che libri di geografia e di storia.

OLINTO MARINELLI.

SOPRA E SOTTOTERRA INTORNO A POSTOINA

II.

Il confine italo-jugoslavo, non ancora precisamente delimitato sul terreno nella zona a sud di Planina e segnato alla meglio nello schizzo a pag. 341 rompe l'unità del sistema idrografico descritto sommariamente nel numero scorso della *Rivista*.

Infatti è entro il nostro confine il gruppo di grotte di Adelsberg e dintorni insieme agli abissi di S. Canziano e allo sbocco della grotta di Planina, ma ne restano fuori gli interessantissimi bacini di Planina, di Circonio e di Loz.

Noi però descriveremo qui il sistema delle valli chiuse jugoslave di Planina, Circonio e Loz e gli abissi di S. Canziano (italiani) formanti un'unità idrografica e turistica.

Adesso il luogo non è ancora molto «igienico», e a chi scrive qui avvenne qualche mese fa, mentre era in perlustrazione per preparare questo articolo fra Dolegna Vas e le Carlouze, di essere acciuffato da una scolta di gendarmi serbi e venir condotto con una non comoda camminata tra le nevi e con tempo perverso a un lontano Commissariato a render conto... di nullà.

Ma quando le attuali difficoltà internazionali saranno superate e la visita di questo insieme, che è un'appendice naturale di quello di Adelsberg, non subirà più intoppi noiosi di passaporti, il turista passerà e ripasserà liberamente, com'è necessario, di qua e di là della linea artificiale del confine politico.

I GRANDI LAVORI NELLE GROTTE: IMPIANTO DI PERFORAZIONE PNEUMATICA NELLA GROTTA NUOVA (ADELSBERG) PER CONGIUNGERLA COLLA GROTTA NERA.

***

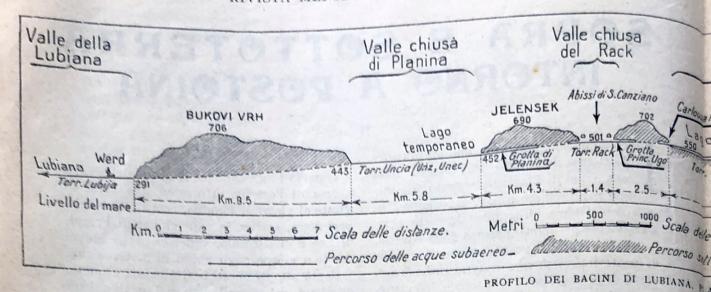
Come la Piuca conduce le acque della valle chiusa di Postoina attraverso una serie di grotte al piano di Planina, così il Rack, con vari nomi, scarica le valli chiuse di Prezid, di Loz e di Circonio, venendo anche brevemente a giorno negli abissi di S. Canziano.

Il più alto di questi bacini chiusi è quello di Prezid, cui segue l'altro di Loz, di cui un torrente, che i tedeschi chiamano Oberseebach, raccoglie le acque, conducendole alla grotta denominata Golubina (alla quota 572) che funziona da grosso inghiottitoio (vedi il profilo a pagina seguente).

Per via sotterranea esse attraversano una collina (Gola gorizza, metri 710), di calcare nummolitico per risorgere al di là, dopo 2,5 km., nel piano di Circonio a 448 metri di altezza da due bocche principali.

Il fiumetto, semiasciutto in magra, percorre sinuosamente il piano per una lunghezza in linea d'aria di 10 chilometri coi nomi di Seebach o Strzen e di Struga, scompare a seconda della quantità dell'acqua quasi del tutto in vari inghiottitoi, oppure quand'è in piena massima e forma il lago temporaneo, giunge ai due maggiori la Grande e la Piccola Carlouza (1). Ricompare col nome di Rack-

(1) Rinuncio a una trascrizione di questo come degli altri nomi, che possa aspirare a qualche esattezza. Carluza, Carlouza, Carlovizza, ecc. sono forme che si odono tutte, oltre quelle che non si saprebbero trascrivere.

PROFILO DEI BACINI DI LUBIANA, PLA

bach negli abissi e nel burrone di S. Canziano per una lunghezza di 1300 m., poi ancora, dopo un percorso sotterraneo, si unisce sotterra alla Piuca e sbocca dalla grotta di Planina insieme ad essa nel piano di Planina (vedi lo schizzo qui sopra). Ivi, col nome di Uncia (Unz, Unec) l'acqua continua lenta, perdendosi del tutto in piccoli inghiottitoi nelle magre e solo in parte nelle piene, fino all'estremità del piano ove sparisce un'ultima volta per risorgere 10 Km. più lontano, formando la Lubiana che va alla Sava.

Questo lungo e singolare percorso dà luogo a fenomeni del più grande interesse, che si raggruppano intorno al piano e al lago temporaneo di Planina, agli abissi di S. Canziano e al piano e al lago temporaneo di Circonio e alle due valli chiuse di Loz e di Prezid. Noi li esamineremo dal punto di vista turistico e nell'ordine qui indicato.

Il piano di Planina.

Scendendo dal valico che separa Postoina da Planina, già dalle rapide svolte della strada, comincia a vedersi al di là della lunga fila di case biancheggianti di Planina, l'estremità sud-est del grande piano alluvionale omonimo, ove d'inverno si forma spesso un lago temporaneo.

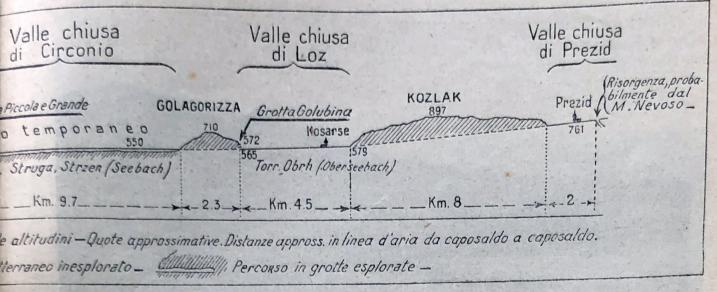
La pianura è delle più belle della Carniola. Avrebbe dovuto esserci aggiudicata perchè è al di qui del varco di Nauporto, ma rimase alla Jugoslavia. Il gran piano erboso, diretto da sud-est a nord-ovest è lungo 6 Km. e largo da 2 a 1.5. Presso il villaggio ha una coda che si spinge a sud-est, lunga un paio di chilometri e larga uno.

Le vaste praterie sono livellate sui 450-446 metri. Ai loro margini periferici — come spalti intorno ad un'arena — si alzano colline non molto elevate, coperte di oscure foreste, dietro le quali si scorgono in distanza le cime calve delle Alpi di Stein.

La Piuca, che dalla grotta di Planina sbocca nel piano ove prende quasi subito il nome di Uncia, gira oziosamente tra i prati, tra rive segnate dagli arbusti. Essa ha un corso così tortuoso che raggiunge complessivamente la lunghezza di 16 Km.

Al principio delle praterie, ove la strada di Postoina raggiunge il piano, si passa tra le due schiere delle case di Planina per un buon chilometro e mezzo. Si ha qui sulla destra, al di là della parte più stretta del piano, il grande castello di Haasberg del principe di Windischgraez, alle cui spalle si alza a 70 m. s. m. il monte omonimo, ammantato in basso da una magnifica faggeta, più in su da dense abetine. Quando si forma il lago, prende qui l'aspetto reso dalla fotografia a pag. 474.

Come si forma e come cessa il lago temporaneo di Planina.

L'acqua proveniente da Adelsberg, che qui presso esce dalla grotta di Planina (nel num. precedente della *Rivista*, a pag. 349 la fot. di questo sbocco) si chiama, appena uscita al piano, ancora Piuca. Due chilometri fuori della grotta riceve a destra, dalla breve valletta del Mulino (Mühltal) la piccola corrente che sgorga in fondo alla valletta da una ventina di risorgenze. Questa corrente è abbastanza

LANINA, CIRCONIO, LOZ, PREZID.

potente e interessante per la sua origine, che si potè stabilire con sufficiente certezza essere una derivazione (da due diversi punti) dagli abissi di S. Canziano, di cui diremo più sotto (1).

Subito dopo la confluenza della Piuca colla sorgente del Molino (Mühlbach) il fiume cambia nome e si chiama Uncia (Unz, Unec). Quando è in magra il suo alveo ha sufficienti inghiottitoi più o meno visibili, per cui le scarse acque vanno stremando, fino a sparire del tutto prima dell'ottavo chilometro: da lì in avanti non si vede più allora che un piccolo letto sassoso.

Ma quando le acque sono più abbondanti, questo letto viene tutto coperto e l'acqua arriva fino al sedicesimo chilometro, ove si perde definitivamente in poderosi inghiottitoi.

Allorchè però le grandi piene mandano fuori turbinosa la Piuca dalla grotta di Planina, anche questi inghiottitoi non bastano più. L'acqua rigurgita e si forma nella bassura un vasto lago.

La grotta di Planina riversa allora una corrente violentissima, che fu misurata perfino di 79 mc. al secondo, ciò che corrisponde a più di 6 milioni e mezzo di mc. in 24 ore, coi quali, se non vi fossero perdite, si potrebbero coprire 10 Kmq. con quasi 70 cm. d'acqua. Il lago raggiunge la sua massima estensione in una dozzina di giorni e quando le circostanze meteoriche sono normali dura 4-6 settimane. Non ha grande profondità, ma raggiunge in più punti ed anche oltrepassa, i 5 o 6 metri. Le barcacce, tenute allora in riserva a Planina e negli altri paesi circostanti alla pianura vengono varate e le comunicazioni non sono più possibili che col loro mezzo in tutta la parte inondata. Esse servono anche alla pesca. Il paesaggio è mutato d'incanto.

Regolarmente, ad ogni inondazione, gli abitanti della pianura elevano alte lamentele per i gravi inconvenienti che loro ne derivano, sebbene siano per verità più grosse seccature che veri danni, poichè le praterie non vengono guastate ed a primavera l'erba, già libera dall'acqua che se n'è andata, rinverdisce. Il terreno però è così molle che si evita di condurvi presto il bestiame, che rovinerebbe collo zoccolo la cotenna.

Le lamentele sono tuttavia di gente indolente che potrebbe, con un po' d'organizzazione, ma non vuole, provvedere a diminuire le inondazioni, sebbene queste tendano a crescere di anno in anno ed in progresso di tempo diverranno senza dubbio assai più estese e prolungate.

Infatti nelle valli chiuse come avviene la sfuggita delle acque? Lo si è detto nel numero passato della *Rivista*: attraverso le fessure del suolo che pongono capo agli inghiottitoi. Di questi il campo di Planina ne ha molti sui quali, l'un dopo l'altro sovrapassa il piccolo corso normale dell'Uncia.

Anzi l'andamento tortuoso dell'Uncia deriva dal fatto che essa passa da un inghiottitoio all'altro e le lievi correnti di aspira-

(1) Il Rack, la cui massa principale da quegli abissi scorre sotto terra fino a confluire nella Piuca ed esce con questa dalla grotta di Planina, ha nel burrone di S. Canziano due perdite, l'una in principio l'altra all'estremità, le quali pure sotterra conducono alle risorgenze della valletta del Molino.

Gli abissi di S. Canziano al Rack non sono da confondere colle Grotte di S. Canziano presso Divaccia.

I GRANDI LAGHI CARSICI TEMPORANEI:
IL LAGO DI PLANINA; NEL FONDO IL CASTELLO DI HAASBERG DEL PRINCIPE WINDISCHGRAETZ.

zione di ciascun d'essi hanno determinato, portando via la copertura alluvionale del piano, l'incassatura del letto. In ognuno di questi forami fluisce un po' delle acque dell'Uncia. Perciò in magra bastano, come si disse, gli inghiottitoi che si seguono nei primi 8 chilometri per asciugare l'Uncia. Occorrono tutti e 16 i chilometri del suo percorso, quando è in regime d'acqua un po' abbondante: non bastano più neppur questi nelle piene ed allora comincia l'inondazione.

Quando il lago si è formato entrano in funzione altri e più grandi inghiottitoi, sparsi al piede dei colli sui margini del piano, che vengono allora raggiunti dal livello delle acque. Così dopo un periodo ascendente di 10-12 giorni è raggiunto e si mantiene l'apogeo del lago completo; poi in 4-6 settimane di nuovo lentamente si fa lo svuotamento.

In questa fase gli inghiottitoi costituiscono altrettanti punti di assorbimento d'acqua, in qualche caso lento, in altri turbinoso, secondo la loro dimensione e secondo che scendono nel terreno più o meno verticali o si addentrano obliqui o anche quasi orizzontali nei fianchi delle colline che circondano il piano. Di conseguenza rami d'albero e perfino tronchi trascinati dove la corrente è molto rapida, vengono gettati attraverso i fori e vi trattengono erbacce, altri detriti vegetali, terriccio, ciottoli: così si va riducendo man mano la sezione utile all'efflusso durante le piene. Perciò le inondazioni tendono a crescere e diverranno minacciose.

Un lavoro non grande ma metodico durante l'asciutta, permetterebbe di sgombrare le ostruzioni, di cui parecchie sono visibili e facilmente accessibili; ma, tocca a me, tocca te... lo sgombro non si fa mai.

***

Uno studio dei canali sotterranei in cui immettono gli inghiottitoi sarebbe qui, come in tutte le valli chiuse soggette a inondazioni, molto utile per indicare la via più razionale da aprire alle acque, per ottenere il maggior vantaggio col minor dispendio, poichè non bisogna dimenticare che un inghiottitoio il quale appare vasto alla bocca superficiale, può avere invece ridottissima sezione interna e quindi essere poco capace come emissario e viceversa.

Gli inghiottitoi hanno talora disposizioni significative. Molti, nel piano di Planina, posti l'uno dopo l'altro in una sola linea mostrano l'esistenza sotterranea di un grande canale. A soli 100 metri dall'ultimo inghiottitoio funzionante nella pianura, esiste poi l'imponente grotta dei Corvi (Vranja Jama) con un'entrata enorme a piano inclinato che

scende a 12 m. più basso del livello della pianura.

Sarebbe facile, con un lavoro di poco costo, far sì che le acque vi entrassero in maniera da esaurire tutte quelle dell'Uncia ed impedire la formazione del lago.

UNA "CURIOSITÀ" IMPONENTE: LA FRONTE EST DEL GRAN PONTE NATURALE SULLA VALLE CHIUSA DI S. CANZIANO AL RACK.

Si potrebbe qui continuare nell'enumerazione di inghiottitoi importanti non utilizzati o ostruiti, che con minima spesa potrebbero bonificare completamente il piano di Planina (1).

La zona sotterranea tra Planina e Vrhnika (Oberlaibach).

Le potentissime risorgenze del piano di Vrhnika (Oberlaibach) che, come è dimostrato dalla coincidenza delle piene, provengono da Planina, fanno ritenere che vi siano attraverso la montagna fra Planina e Vrhnika, grandi gallerie, paragonabili a quelle del gruppo di Adelsberg, ove forse potrebbe, con pochi lavori, sfogarsi l'acqua del piano di Planina, evitando la formazione, anzi l'aggravarsi annuale delle crescite del lago.

Questa zona sotterranea a nord-est di Planina, la quale sta sotto il varco di Nauporto, è assai poco conosciuta e riserva probabilmente grandi scoperte speleologiche. È infatti attraverso queste montagne che si scaricano le masse colossali di acque provenienti dai bacini della Piuca e del Rack il che non può avvenire che in grandi cavità.

Poche delle grotte e dei baratri già noti sull'orlo settentrionale del piano di Planina, furono esplorati e misurati, ma sono già campioni promettenti. Presso il paesetto di Lase vi è, tra le altre, una delle principali grotte della Carniola, dello sviluppo notevole di circa 2800 m. sebbene non ancora tutta esplo-

(1) Due grotte nella roccia «Pod stenami» (sotto alle rocce) erano inghiottitoi funzionanti a ricordo degli abitanti; ora sono ostruiti. Una terza grotta ad essa vicina non si ritrova neppur più con sicurezza essendone la bocca sepolta. Però vicinissimo vi è una piccola apertura con un soffione d'aria. I locali dicono che basterebbe riaprire queste tre vie per evitare quasi totalmente le inondazioni.

I LAGHI NELLE GROTTE: IL LAGO DEL TARTARO NELLA GROTTA DI ADELSBERG.

rata. Una più esauriente investigazione in tempo di magra potrebbe forse dare risultati interessanti.

Putik, uno degli speleologi esploratori di questa regione, la studiò per il primo e le diede il nome del ministro dell'Agricoltura d'allora Falkenhayn, che si interessò molto del prosciugamento delle valli chiuse carnioline e visitò la grotta durante il suo soggiorno a Lase.

Essa offre speciale interesse perchè in varî punti vi compare e ricompare una corrente che si ritiene quella dell'Uncia, o almeno una parte di essa, in prossimità di una delle sue perdite.

A poche centinaia di metri a est del paese e a circa 400 m. a nord-ovest della fermata ferroviaria di Planina, tra i cespugli si apre un pozzo di 15 m. di profondità. Con l'aiuto degli opportuni attrezzi vi si scende al primo ripiano sporgente, poi si procede fra rocce umide, nude, lavate e lisciate dalle acque. La grotta si stringe improvvisamente; si rasenta un piccolo precipizio, lungo il quale si raggiunge facilmente un tratto quasi piano, col suolo coperto di blocchi di roccia e di concrezioni provenienti dallo stillicidio. Per una stretta spaccatura si arriva ad un largo, alto e ripidissimo pendìo, a pareti coperte da concrezioni lattiginose, con volta a stalatttiti. Il pavimento è a piccole tazze piene d'acqua cristallina, caratteristiche di tante grotte, ove su un piano inclinato si scaglionano piccoli bacini ad orli calcari, con una formazione che, nelle sue linee generali, è proprio il rovescio di quella delle stalagmiti: cavità invece di mamilloni.

Improvvisamente la vòlta si abbassa ed una voragine di una trentina di metri di profondità detta « la finestra Diez » tronca il passaggio. Quest'apertura conduce alla galleria principale: la si vince con corde, si giunge in un'alta camera a suolo argilloso ove vi è una biforcazione. Il braccio settentrionale è un corridoio alto 7-8 m., con molta argilla sul pavimento e depositi argillosi delle acque sulle sporgenze dei fianchi, che segnano l'altezza a cui esse giungono in piena. Si arriva da qui in una grande galleria. Nel centro vi è un abisso in cui gettando manate di argilla (pietre non ve ne sono) se ne sente il tonfo nell'acqua. È, per più dati, l'Uncia sotterranea.

Proseguendo, si penetra su grossi massi di argilla e su rocce, per uno stretto passaggio, in una galleria più grande, sparsa di bacini d'acqua, dalla quale con un piccolo salto si è in una gran sala. Nella grande galleria che segue, ricompare il fiume. Giacciono qui in quantità grossi blocchi, di cui si vedono nella vòlta i punti da cui si sono staccati in tempi non lontani. Per un alto passaggio, lungo 150 m., si arriva infine ad un'ampia sala terminata da un laghetto ove abbonda il *proteus*. La grotta prosegue, ma non fu più oltre esplorata in questo braccio nord.

Nel braccio meridionale, che si diparte pure dalla « finestra Diez » si entra per una stretta apertura. Un corridoio diritto, a detriti e blocchi, sbocca in una sala ov'è un piccolo lago; segue un altro lungo ed alto corridoio con magnifiche stalattiti, di cui alcune sono eccezionalmente pellucide. Per terreno coperto di concrezioni e depositi argillosi, si arriva ad una grande cavità, con

una colossale e stupenda stalagmite. Poi vi sono fastidiosi bacini di acqua fangosa, in cui si affonda fino al ginocchio. Infine, per un pendìo, si scende alla corrente, qui rapida, del fiume, il quale si vede sparire in un sifone che chiude il percorso.

Gli abissi di S. Canziano.

È senza dubbio difficile trovare riunite in così piccolo spazio tante e così caratteristiche bellezze carsiche, come negli abissi di S. Canziano. Questi sono costituiti da una serie di profondi imbuti e precipizi che sovrastano ad un tratto del Rack, emissario del lago temporaneo di Circonio, che viene qui per breve tratto in luce per poi nascondersi di nuovo sotterra e correre al piano di Planina.

Come il Rack vada a Planina fu già detto. Esso si unisce (v. lo schizzo a pag. 472-473) sotterraneamente alla Piuca confluendo in essa nel Korinsky Dom, d'onde poi le acque unite sboccano nel piano di Planina. Dalla confluenza si può, con notevoli difficoltà e servendosi per lunghi tratti di una leggera barca, rimontare in tempi di magra, la grotta del Rack per circa 1000 m., fino ad un sifone ove diventa inaccessibile. Ma questa via, esplorata per la prima volta dal Putik, serve solo a mostrare che il Rack viene dagli abissi di S. Canziano, non a giungervi.

LA FRONTE OVEST DEL GRAN PONTE NATURALE NELLA VALLE CHIUSA DI S. CAZIANNO AL RACK.

La gola di S. Canziano, di cui fanno parte gli abissi, è lunga circa 1300 m. e larga in alcuni punti soltanto 200, salvo dove si restringe a formare gli abissi. L'intiera superficie di questa piccola valle chiusa, è di 50 ettari (mezzo kmq.). La valle consiste precisamente in un gran ponte naturale che la chiude verso ovest presso l'imbocco della caverna del Rack (dove questo s'inabissa verso Planina), in un tratto di fiume scoperto nella gola stretta e orrida e in 6 voragini, l'una presso l'altra, formate da profondi abissi.

Si deve al principe Ugo di Windischgrätz, proprietario del castello di Haasberg presso Planina e degli immensi boschi circostanti, l'aver reso facile e sicuro ai turisti il penetrare negli abissi, dove, senza le stradette ed i lavori da esso preparati, sarebbe stato ben

IL SENTIERO WINDISCHGRAETZ SUL FONDO DEGLI ABISSI DI S. CANZIANO AL RACK.

grandioso. Le acque, dopo oltrepassato il Gran Ponte Naturale entrano o, meglio, quasi precipitano in un inghiottitoio largo 16 metri in cui si può penetrare per 250, poi spariscono fino a confluire, come già si è detto, nella grotta di Planina, dopo un percorso inesplorato di circa mille metri.

Risaliti sul Gran Ponte Naturale, si prosegue fino all'estremità della strada forestale, la quale finisce dopo 2 km., in una racchetta, nel punto più solenne della fustaia. Tronchi colossali, altissimi, svettano da ogni parte con poche frondi nella metà superiore. Nessuna traccia di abitazione si è vista nè si vede, il luogo è immerso nel silenzio più completo, difficilmente il sole rompe la penombra e giunge al suolo roccioso mal coperto da erbe agresti. Facendo pochi passi a sinistra si è sull'orlo di una voragine circondata da un parapetto.

È un imbuto profondo una quarantina o più di metri, del diametro di una ventina, in fondo al quale passa il Rack e accanto ad esso una stradetta che entra, come il torrente, da una grotta ed esce da un'altra. Per un sentiero si scende comodamente all'esterno (l'imbuto è inaccessibile) al Rack e in parte lungo le sue rive, in parte entro fori naturali in cui si sono adattati i passaggi, traversando anche qualche ponticello, si passa da un abisso all'altro, sempre sul loro fondo.

Non saprei ora raccapezzarmi nel descrivere questi abissi con qualche ordine. La stranezza dello spettacolo fa perdere la nozione dei dettagli. L'impressione complessiva è di grandiosità, di ammirazione, di sorpresa, anche di smarrimento. Si è giù in baratri enormi, ma diversi da qualunque altro precipizio prima visto: sono, per così dire, precipizi avvolti in rotondo, latomie quattro volte più strette e quattro più alte delle siracusane.

Per grotte anfrattuose, alcune strette come corridoi, altre ampie ed altissime, si passa

difficile e riservato a pochissimi ardimentosi il poter giungere.

Dalla strada da Adelsberg a Circonio, fra due passaggi a livello della ferrovia a 9 km. da Adelsberg, si stacca una piccola carrozzabile di sfruttamento forestale, che si addentra sinuosamente su terreno carsico, entro abetine di più in più belle, sempre in territorio italiano. Dopo 2 km. la strada sale un dosso nel chiuso dei grandi alberi ed ivi conviene arrestarsi. A pochi metri vi sono pittoreschi ruderi di una cappella dedicata a San Canziano, protettore di tutte le acque che si inabissano, il cui nome ricorre perciò tanto spesso nel Carso, quasi sempre là dove qualche fenomeno idrico spiega la sua presenza.

La cappella si trova sopra il Gran Ponte Naturale, per vedere il quale bisogna scendere da una parte o dall'altra per la ripida china boscosa fino al Rack. Il gigantesco arco di roccia su cui passa la strada, è visto da sud-ovest nell'incisione a pag. 475; da nord-est in quella a pag. 477. La galleria è larga 19 m., lunga 48; la copertura ha uno spessore di circa 23.

Durante l'asciutta l'acqua scompare presso un'imposta dell'arco; in piena, invece, il fiume attraversa la galleria impetuosamente.

La parete frontale è perforata in qualche punto da finestre, ove si può affacciarsi senza troppa difficoltà e godere lo spettacolo

dall'uno all'altro fondo dei baratri: ma si ha sempre un senso quasi di schiacciamento della massa enorme che pare di sentirsi gravitare sul capo.

La meraviglia più grande si ha allo sboccare in una di queste voragini; la Zadnja Jama, sulla quale all'altezza di 55 m. è gettato arditamente il Piccolo Ponte Naturale, sottile arco di 23 m. di corda. La grande caldaia cui esso sovrasta non è rotonda ma ovale; il suo asse maggiore è di circa 75 m. Da sotto in su lo stretto ponte pare di grandi massi sconnessi che stiano per disgregarsi e precipitare. Su qualche ripiano delle pareti verticali dell'abisso è abbarbicato un solitario abete o un esile faggio che cerca la sua luce e mette sui dirupi un segno di vita; i falchi nidificano nelle screpolature; il silenzio mortale della penombra è solo attenuato dal mormorio delle acque. Ed anche queste entrano ed escono stranamente da tetre grotte, tra le quali le linee sconvolte di tutto il luogo tolgono la valutazione dei livelli, cosicchè talora il torrente sembra salire anzichè scendere. In alto il cielo, tagliato in tondo sopra l'orlo delle voragini, è di cobalto: anche a sole splendente si crederebbe di vedervi brillare le stelle.

LE MERAVIGLIE DEGLI ABISSI DI S. CANZIANO: IL PICCOLO PONTE NATURALE.

Da questi burroni si parte storditi, silenziosi, pensosi. A lungo, usciti fuori, si tace, stretti da un senso nuovo delle potenze misteriose che ci mostrano là un lembo dei loro ignorati segreti.

(Continua).

L. V. BERTARELLI.

PER UNA SOLUZIONE DEL PROBLEMA PESCHERECCIO IN ITALIA

Chiamasi *platea* o *zoccolo* continentale quella specie di scarpata che circonda i continenti e che si estende, con un declivio molto dolce, dal battente del mare fino alla profondità di circa 200 metri. Quindi il declivio si accentua, diventando talvolta ripidissimo, e discende fino a fondi abissali.

In questa zona dei duecento metri la vita marina si svolge più rigogliosa che nelle maggiori profondità. Ciò in parte è dovuto al fatto che gli strati acquei soprastanti allo zoccolo lasciano passare il calore e la luce la quale, a poche decine di metri, è ancora così intensa da permettere talvolta lo sviluppo di vaste praterie di alghe e zoostere in cui trovano pasto e ricovero animali che servono a loro volta di nutrimento a specie carnivore. Ed è appunto in questa zona (sia sul fondo che, dai 50 metri circa in poi, diventa melmoso sia fra gli spazi acquei che intercedono tra esso e la superficie) che vivono in massima parte gli animali marini più ricercati per l'alimentazione. Poichè i pesci migratori ed i sedentari trovano in essa con maggior abbondanza il *plancton* ossia il loro mangime, il loro pascolo favorito che vi è sempre più ricco del *plancton* d'alto mare.

Alla ricchezza biologica dello zoccolo continentale si aggiungano intanto la sua relativa vicinanza alla riva e la relativamente debole profondità delle sue acque che lo rende accessibile a tutti gli attrezzi da pesca attualmente in uso e quindi a quello più efficace: *la rete a strascico*. È la sana valutazione di questi tre fattori che ci spiegherà perchè *il criterio generalmente adottato per giudicare della ricchezza di un mare, e quindi della possibilità di sviluppo della industria peschereccia che ad esso fa capo, sia l'estensione della platea continentale.*

Criterio che trova giustificazione nei fatti. L'imponente organizzazione peschereccia britannica, ad esempio, e l'ingente cifra esprimente il valore dei prodotti catturati nei mari del Regno Unito che era, nel 1913, di ben duecento sessanta milioni di lire italiane — alla pari — per le sole Inghilterra e Galles, si giustificano principalmente con la enorme estensione della platea che *circonda completamente le isole britanniche* (vedi la fig. 2 in cui la linea tratteggiata indica la zona delle 100 braccia inglesi = m. 182.90). Se il mare si abbassasse di 200 metri si potrebbe andare per terra dall'Europa centrale in tutto il Regno Unito ed anche oltre! Mentre a giustificazione principale del fatto che in Italia si cavino dal mare prodotti per una somma esigua: poco più di una ventina di milioni, contribuisce il fatto che la scarpata che circonda le sue coste (ciò che del resto si avvera per quasi tutte quelle del Mediterraneo) è di scarsissima estensione. Lungo le spiagge liguri da Ventimiglia a Spezia troviamo una striscia verso il largo, non più estesa di dodici miglia (vedi fig. 1) mentre da Spezia a Policastro la platea si estende per una ventina di miglia allargandosi, inoltre, alquanto per circondare l'arcipelago Toscano, le Isole Pontine. La Sardegna è circuita da uno zoccolo di sabbia e di fango che raggiunge le 20 miglia lungo la costa Orientale e le 30 lungo la occidentale.

Poverissimo è il grande arco da Policastro a Capo San Vito in Sicilia, mentre nel mare siculo-africano il basso fondo ha una estensione uguale a quella di tutta l'isola. Misero è il campo di pesca nell'Ionio, ma l'A-

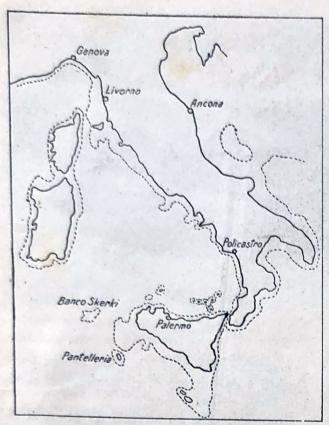



FIG. I. - LE COSTE D'ITALIA CON L'INDICAZIONE DEI LIMITI DELLA ZONA DI 200 METRI DI PROFONDITÀ.

driatico è quasi tutto un bassofondo inferiore ai 200 metri.

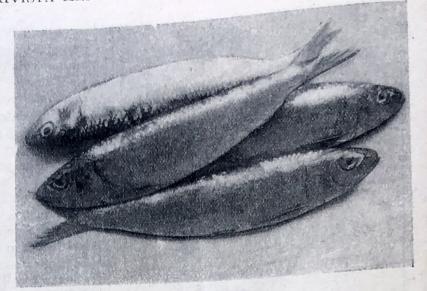
Errano quindi fondamentalmente coloro che ritengono che basti copiare le potenti organizzazioni pescherecce in uso presso le nazioni che si affacciano sulle coste Atlantiche del Nord Europa per sollevare l'industria della pesca, nel nostro paese. I potenti pescherecci a motore ed a vapore non sono la causa dello sviluppo della pesca, ma invece l'effetto della ricchezza dei mari in cui essi sono impiegati. È bene ricordarlo: essi sono costruiti per andare a pescare al largo e possono dare un adeguato rendimento dove il campo sfruttabile è vasto e quasi senza limiti; non nella nostra esigua platea che impoverirebbero ancor più. E bisogna ancora tener conto che la natura ci è stata matrigna anche per un altro verso. Le specie di Gadidi (di cui fan parte i nostri merluzzi) e di Pleuronettidi (a cui appartengono le saporite sogliole) viventi nei nostri mari e che abbiano una reale importanza economica si possono contare sulle dita mentre le due famiglie sono rappresentate, nei mari nordici, da un gran numero di specie che dànno tutte luogo a pesche abbondanti e lucrose. Le tiepide acque del Mediterraneo sono poi meno ricche di *plancton* di quelle più fredde dell'Atlantico: ciò che fa prevedere una minore pescosità per le prime, essendo ovvio che la *quantità di bestiame è sempre in relazione diretta con la ricchezza dei pascoli.*

Quante deficienze biologiche nei nostri mari! Ma se ciò autorizza a prevedere la impossibilità di un *grandioso,* di un *immenso* sviluppo della pesca in Italia, *ove vogliamo attenerci alle acque patrie,* non è però a credere che nulla possa farsi in favore di questa industria. Che anzi molto deve farsi perchè molto può farsi. La sostituzione del materiale velico del quale, sino a poche decine di anni or sono, erano costituite le flotte pescherecce dell'Atlantico ebbe inizio dalla induzione che i mezzi meccanici, indipendenti dal vento e dalle calme, avrebbero dovuto compiere un maggior numero di viaggi, durante l'anno, che non i velieri. Così un coraggioso armatore di Grimsby, in Inghilterra, col mettere in esercizio, nel 1870, il primo piccolo peschereccio a vapore: il *Tubal Cain,* abbreviò la distanza tra quel porto e le Isole Faroe e l'Islanda e, dimostrando ai suoi compatriotti la convenienza economica del nuovo mezzo, diede la spinta alla costituzione di una prima compagnia per la pesca a vapore. Sempre a Grimsby, intanto, i velieri che si dedicavano alla cattura del pesce fresco, da tavola, a mezzo della rete

FIG. 2. - LE COSTE DEL REGNO UNITO E DELLA FRANCIA DEL NORD CON L'INDICAZIONE DELLA ZONA DELLE 100 BRACCIA DI PROFONDITA (METRI 182,90).

a sacco (*sailing-trawlers*) non potendo spingersi al largo oltre un centinaio di miglia per la incapacità, in caso contrario, di portare la preda a terra in buone conzioni di freschezza avevano esplorato così intensivamente i campi di pesca relativamente prossimi alla costa da produrne l'impoverimento. Il bisogno di allargarsi per trovare nuove e più vaste zone indusse l'armatore Jeffs a far costruire nel 1881 i due primi *trawlers* a vapore che diedero origine alla moderna colossale flotta peschereccia inglese.

FIG. 3. - SARDINE.

Ora il bisogno di abbreviare le distanze, il bisogno di sfruttare nuovi campi di pesca si risente anche per la limitata platea continentale italiana. Zone pescose inoltre, indubbiamente fruttifere, sfuggono all'azione del materiale velico finora esclusivamente in uso nel nostro paese. Così avviene, per esempio, per il famoso banco Skerki (fig. 1) ad 80 miglia da Trapani. L'adozione quindi dei mezzi meccanici, ai quali sono dovuti i rapidi progressi dell'industria peschereccia dei paesi marittimi che si affacciano sull'Atlantico può dare dei frutti anche da noi. Affermerò quindi che anche la soluzione del problema peschereccio italiano dovrà essere una soluzione, direi quasi, meccanica. Ed affermerò ancora che: *l'intensificazione della pesca in Italia dipende in primo luogo dalla trasformazione del materiale*. Sì... Ma entro quali limiti? Ossia: *quale tipo di piroscafo peschereccio sarà possibile introdurre e generalizzare da noi? Di quali dimensioni?* Quesiti a cui tenterò di rispondere nel modo più breve ed esauriente.

Empiricamente gli attrezzi da pesca si dividono in tre grandi classi. Appartengono alla prima quelli che insaccano o trafiggono il pesce; alla seconda quelli che lo attendono al varco, alla terza quelli che lo attirano per catturarlo. Alle tre categorie corrispondono all'estero tre tipi di piroscafi da pesca che potremo considerare, *teoricamente*, come del tutto distinti mentre in pratica talvolta non lo sono: i *trawlers*, i *drifters*, i *liners*. Chi non ha sentito parlare dei *trawlers* o *chalutiers*? Naviglio minuto, faceva la spola, durante la guerra, tra porto e porto; instancabile, scortando piroscafi, dragando zone minate, spesso alle prese con il nemico. Vedette li chiamavano, insieme ai *drifters* di cui dirò appresso, e chi è vissuto nelle città marittime ricorderà la loro caratteristica sagoma un po' tozza. Essi sono costruiti molto solidamente in acciaio, possono stazzare dalle venti alle ottocento e più tonnellate lorde, hanno un forte rialzo a prora (fig. 7). Pescano con la rete a sacco *che costituisce la loro ragion d'essere*: immenso attrezzo che trascinano sul fondo per parecchie ore a profondità variabili fra i 50 ed i 200 metri. La rete a sacco è di due ti-

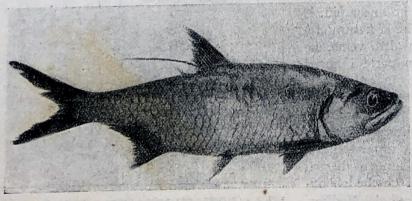



FIG. 4. - ARINGA DAGLI OCCHI DI BUE
(UNA SPECIE CHE RAGGIUNGE LA LUNGHEZZA DI MOLTI DECIMETRI).

pi: quello più vecchio e meno redditizio (che gli inglesi chiamano *beam trawl*) è da tempo in uso presso i soli velieri e consiste in un sacco triangolare lungo in genere una trentina di metri e la cui bocca è tenuta aperta in alto da un grande palo di legno. Ogni estremità di esso è sopportata da un'ossatura in ferro a forma di staffa il cui lato piatto posa sul fondo mentre il lato inferiore della bocca è formato da un cavo assicurato alle due staffe ma non tesato. Il tipo più moderno (fig. 7) si distingue per le dimensioni maggiori (la bocca è larga una trentina di metri ed alta circa 7) e per il fatto che al palo ed agli staffoni è sostituito un cavo che fa capo a due tavoloni rettangolari (*otterboard trawl* degli inglesi). La quantità di pesce catturato con la rete a sacco è molto maggiore di quella acchiappata con altri metodi; tutto s'ingolfa nella gran bocca, mentre essa striscia sul fondo che devasta: pesce, pietre, fango, vecchie àncore talvolta... E ben s'intenderà come i *trawlers* non possono attecchire che in quei mari che abbiano vaste estensioni di fondi livellati, privi di rocce, senza rapidi dislivelli, composti di fango consistente o di fango e sabbia. La limitata platea continentale italiana offrirebbe una zona molto ristretta all'uso di un mezzo così intensivo: essa è, inoltre, molto frastagliata; non ha delle vaste estensioni di fondo uniforme e non offre quindi condizioni favorevoli all'impiego delle reti a sacco che si impiglierebbero fra gli scogli e sarebbero perdute o gravemente danneggiate. Fra i mari nostri l'Adriatico sembrerebbe a prima vista più adatto all'impiego del *trawler*. Il dottor Paolucci però, che dovette eseguire un esperimento per incarico del governo, rilevò che il fondo di esso si *è dimostrato troppo molle per la pesante rete inglese i cui congegni si immergevano troppo nel fango e ne impedivano lo scorrimento*. Si potranno probabilmente in Adriatico usare con qualche successo dei piccoli *trawlers* a rimorchiare due od anche quattro carpaspoglie, dopo averli convenientemente ingranditi. Sarà forse meglio impiegare delle coppie di *trawlers* sempre di piccole dimensioni a rimorchiare, dopo averla opportunamente modificata, la rete a strascico tipica del Mediterraneo la *sciabica* o *tartana*, a guisa delle paranze, come usano attualmente i francesi nel golfo di Lione e ad Algeri. I pescatori anconetani non avranno dimenticato le buone pesche effettuate, appunto a paranza, dai pescherecci a vapore Fusina e Cornero nel 1914. Ma se il metodo potrà forse essere adottato stabilmente in Adriatico, non per ciò le dimensioni dei pescherecci potranno crescere a dismisura chè anzi esse rimarranno ristrette entro un limite elastico, che l'esperienza determinerà, ma pur sempre molto piccolo. Senza contare che il sistema, importato in qualsiasi altro dei nostri mari, susciterà delle critiche feroci e probabilmente degli odi e dei torbidi. I pescatori grideranno che si devasta il loro mare e la pesca sarà proibita, magari per ragioni di ordine pubblico, come è avvenuto nel compartimento di Porto Empedocle per decreto prefettizio. O come sarebbe quasi certamente avvenuto a Palermo nel 1919 per i due pescherecci: *Shallabakay* ed *Unione* del Miceli, contro cui insorsero i pescatori di Porticello e S. Flavia, se l'armatore non fosse già stato obbligato a smettere dall'alto prezzo assunto dal carbone. La pesca a vapore colla rete a sacco non ha dunque probabilità di grande sviluppo nei mari italiani. Ciò che è doloroso, poichè la grandezza peschereccia delle nazioni del nord Europa, dell'Inghilterra in modo speciale, si fonda appunto sull'impiego dei *trawlers* che effettuano le pesche di gran lunga più copiose, che esercitano la pesca veramente industriale del pesce fresco, da tavola. Potremmo, in sostituzione delle reti a sacco, dare un maggiore sviluppo alla pesca con quelle alla *deriva?* Potremmo adottare i grossi *drifters?* Anche qui purtroppo la risposta è *attualmente* negativa. I francesi chiamano *haranguier* questo tipo di peschereccio, ciò che basta a definirlo. Esso infatti trae la sua ragion d'essere *principale* dalla pesca delle aringhe che nel Mediterraneo non esistono. I *drifters* calano le loro reti; quindi si assicurano al cavo superiore

FIG. 5. - L'ACCIUGA.

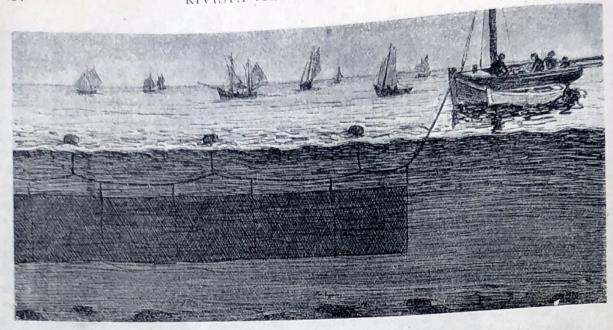



FIG. 6. - PESCA DELLE ARINGHE CON RETE SOSPESA.

di esse come sopra un'àncora e si lasciano derivare insieme alla rete con la corrente. Da ciò il nome. Salpano l' attrezzo per mezzo di un arganello a vapore di cui sono forniti anche i velieri che hanno apposita calderina.

Il metodo è in uso anche presso di noi per alcune pesche periodiche: così, si catturano le acciughe, le sarde e le alacce nelle acque liguri e dell'arcipelago Toscano, nei mari di Lampedusa.

« Il metodo di pesca — dice l' Issel — è assai semplice: si tende in mare durante la notte una rete mantenuta verticale dai piombi che ne guarniscono il margine inferiore e galleggiante per i sugheri fissati al superiore. Questa rete che si chiama *manata* o *manaide* (*tratta* dei pescatori siciliani; vedi fig. 10) e misura circa 75 metri di lunghezza per un'altezza di circa 20, viene con uno dei capi assicurata ad una barca e mantenuta libera all' altro estremo, lasciando che le correnti la trascinino piano piano alla deriva. Acciughe e sardine vengono a dar di cozzo contro questa parete... e vi restano impigliate ». Sì... ma i *drifters* francesi ed inglesi calano reti lunghissime. Sì... ma di aringhe nel 1913, anno normale, la sola Inghilterra esportò per 5.500 mila sterline, rappresentanti tre miliardi di pesci, oltre all'enorme consumo interno. Mentre esigua è, in proporzione, la quantità di acciughe e di sardine pescate, esigua la quantità di alacce che in un anno prospero, nel 1914, ammontò a 877.000 chilogrammi. La penuria del prodotto probabile limita le dimensioni dei battelli. Sarà però opportuno studiare qualche tipo di motobarca per diminuire la fatica degli uomini, per incoraggiarli a spingersi un po' più al largo, per far portare il prodotto a terra nel modo più celere e per studiare se non sia il caso di adottare reti di maggiore lunghezza. Niente dunque soluzione completa del problema peschereccio a base di *drifters* o di *trawlers*: credo però che quasi sicuramente potranno avere sviluppo in Italia i piroscafi chiamati *liners*. Essi usano all'estero dei palangresi molto simili a quelli usati dai nostri pescatori: lunghe corde, composte di pezzi diversi uniti insieme, alle quali,

FIG. 7. "TRAWLER" E "OTTERBOARD TRAWL".

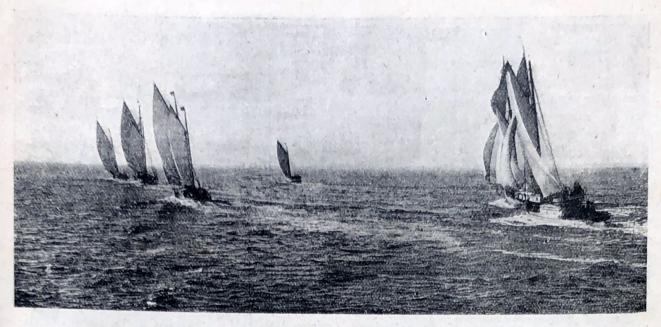



FIG. 8. - BARCHE ACCOPPIATE A VELA, TRASCINANTI LA RETE SOMMERSA.

a regolari intervalli sono assicurati i *bracciuoli*: delle funicelle provviste di ami che vanno a riposare sul fondo (fig. 11). L'attrezzo si basa sulla naturale voracità del pesce che viene attirato inescando gli ami con vermi, muscoli, pezzetti di pesci diversi. La pesca a profondità con i palangresi è molto esercitata in Giappone e Portogallo in cui gli ami vengono calati sino a 2000 metri di fondo: nelle altre nazioni a grande sviluppo peschereccio essa, per quanto intensamente esercitata e per quanto produca un pesce scelto, è meno frequente. Si constata anzi una diminuzione dei *liners* in confronto ad un maggior progresso della pesca con le reti a sacco e con quelle alla deriva che trovano maggior preda. Ciò che è naturale perchè i pescatori cercano il rendimento economico più conveniente. In Italia però, dove le deficienze biologiche offrono tanti ostacoli agli altri tipi di piroscafi da pesca, il *liner*, non legato alla limitata platea continentale, avrebbe grandi probabilità di sviluppo essendo accertato che troverebbe campo proficuo per lo meno sino a cinquecento metri di fondo. Ciò senza pregiudizio di maggiori progressi; il Vinciguerra a mille metri pescò saporitissimi naselli ed individui di una specie affine. Gli esperimenti eseguiti, come la pratica costante dei nostri pescatori, dimostrano infatti che tale metodo di pesca a vapore può essere coronato da discreto successo. Il prof. Police recentemente diresse un esperimento di pesca a 300 ed a 400 metri di fondo al largo di Procida ed Ischia con buoni risultati. E — per concludere — il com. Renzo Mancini, che è a capo della Squadriglia Sperimentale di Pesca Istituita dall'Ispettorato Generale della Pesca, catturò a 400 e 500 metri di fondo, nella zona di Capo Carbonara, larghe quantità di cernie, dentici, pagri.

Ma più che gli esperimenti vale la pratica costante dei nostri pescatori di Cornigliano in Liguria, dell'Isola del Giglio, dei siciliani, dei napoletani che pescano i grossi merluzzi a 500 e più metri.

Tutto ciò conferma nella convinzione che il *liner* possa nei mari italiani avere largo impiego: occorre però ancora qui andare cautamente, proseguendo ed intensificando

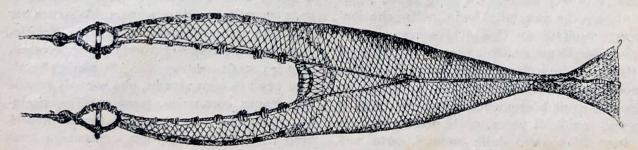



FIG. 9. - RETE A STRASCICO.

gli esperimenti, costruendo dei tipi di piccoli *liners* di diversa dimensione per lo studio, almeno nelle linee generali, dei relativi rendimenti economici e provvedendo a dotarli di potenti mezzi meccanici — come quelli dei paesi esteri — per evitare il faticosissimo lavoro, se fatto a braccia, del salpamento dei palangresi.

FIG. 10. - LA RETE NOTA SOTTO IL NOME DI "MANATA" O "MANAIDE".

Questa che ho accennata — la soluzione meccanica del problema peschereccio — mi pare in definitiva l'unica soluzione possibile poichè non so dimenticare che lo sviluppo della pesca in tutte le nazioni che più la esercitano è dovuto all'uso intensivo dei nuovi mezzi a vapore ed a motore. Tale soluzione, come ben si vede, non è ancora — *anche teoricamente* — ben netta e precisa in tutti i particolari, poichè il suo avverarsi dipende dall'esito di una serie di studi e di esperimenti che si vanno compiendo o che si debbono iniziare. Ciò su cui meno si possono arrischiare delle ipotesi è la determinazione delle dimensioni da adottare per le nuove motobarche o per i nuovi pescherecci a vapore i quali, per altro, al di là di una ventina di tonnellate di stazza netta, non si sono per ora dimostrati redditizî, nei mari italiani. E bisognerà anche avvertire che la soluzione pratica del problema peschereccio dovrà essere studiata regione per regione: dovrà dunque inspirarsi a criteri regionali e forse anche locali piuttosto che generali. Credo inoltre che convenga studiare un tipo di peschereccio non specializzato ma adatto a pescare con tutti gli attrezzi. Allo sviluppo della pesca meccanica molto contribuiscono degli altri fattori di cui occorrerà pur brevemente occuparsi: carte di pesca, scuole di pesca, porti pescherecci. Le prime differiscono dalle comuni carte marine, che servono esclusivamente ai bisogni della navigazione, poichè in quelle debbono essere anche indicate le diverse quote di profondità dei mari in cui si deve operare, sino a quella di cinquecento metri (per poter predisporre il modo di pesca), nonchè la natura esatta del fondo e la estensione e posizione degli scogli sottomarini che si trovino almeno entro le profondità riconosciute utili per l'impiego delle reti a strascico. Della necessità di queste carte si è tutti convinti. Ed aggiungerò anzi che un gruppo di finanzieri inglesi che voleva recentemente costituire una società di pesca a vapore nell'Adriatico abbandonò l'idea non appena seppe che mancavano in Italia le carte anzidette. (Così scriveva il pubblicista Lucarelli di Ascoli Piceno all'organizzatore del Convegno Siciliano della Pesca tenutosi nel settembre scorso a Palermo). Ma non ancora si dà opera alla loro compilazione. Alla quale ed alla pesca in genere può dare immenso ausilio una scienza: l'*oceanografia*. Questa non si occupa soltanto di scandagli ma studia anche la temperatura, salinità, densità, contenuto in *plancton* ed in gas dell'acqua marina. Conoscenze che non hanno un semplice interesse culturale; ne sia prova, per dare un solo esempio, che la constatazione che in autunno l'arrivo dei banchi di aringhe in Norvegia è in relazione con la presenza di acqua di temperatura relativamente elevata e della salsedine di 32-34 per mille costituisce una guida sicura per la cattura di questo prezioso clupeide. Nel Mediterraneo immenso giovamento apporterebbero gli studi oceanografici. Si pensi che alcuni pesci in esso viventi, che sono di grande importanza economica, come sardina, acciuga, sgombro, pesce spada e tonno presentano irregolarità nella loro comparsa: irregolarità che, con tutta verosimiglianza, di-

FIG. 11. - LA PESCA CON I PALANGRESI.

pendono dalle correnti (che trascinano da un luogo all'altro, accumulandolo o disperdendolo, il *plancton*); dalla temperatura e dalla salinità dell'acqua. Conoscendo bene, studiando e vagliando questi elementi si potrà sapere se non sia possibile andare a cercare più al largo, in determinate profondità e in date epoche, quelle specie quando esse si allontanano. Così operano infatti i Giapponesi i quali pescano il tonno anche a 60 miglia dalla costa.

E farò un'altra considerazione. La zona al disotto delle acque superficiali sino ai duemila metri circa, ricca come essa è di pesci predatori e quindi di altri animali di cui essi fanno lor nutrimento, sembra costituituire una eccellente riserva di pesca. Non sarà molto difficile sfruttarla qualora si perfezionino gli attrezzi abituali, rendendoli utilizzabili e capaci di dare economicamente un rendimento. Anche qui l'oceanografia, che fa da guida, darà gli insegnamenti opportuni. Essa ha già iniziato l'opera con nasse speciali, reti a grande velocità, ecc. Seguiranno i pescatori di mestiere ed è necessario che ciò avvenga al più presto nel Mediterraneo che presenterà così anch'esso delle condizioni buone se non ottime per la intensificazione della pesca. Si tratterebbe di creare un apparecchio capace di far catture fra due acque: ciò che potrebbe anche non presentare eccessive difficoltà.

Gli oceanografi ci daranno la risposta definitiva ed appunto perchè la scienza anzidetta è così necessaria allo sviluppo della pesca nei nostri mari, appunto perchè essa si manifesta da noi più necessaria che altrove, guardo con invidia ai numerosi laboratori di biologia marina forniti di grandi mezzi che hanno le altre nazioni ed alle loro navi di ricerca scientifica. Il laboratorio di Plymouth giganteggia in Inghilterra: ma ce ne sono dovunque: in Germania, Francia, Danimarca, Norvegia, America. Abbiamo in Italia la Stazione Zoologica di Napoli e l'Istituto di Biologia marina di Messina, ottimi e ben diretti, insieme a qualche altro. Ma son pochi. Ed il nuovo disegno di legge sulla pesca presentato dal Senato il 7 luglio 1920, se dimostra, a parole, di preoccuparsi delle ricerche scientifiche, destina ad esse, invece, la ridevole somma di *sessantamila* lire annue! In ogni modo è problema più urgente quello di ovviare alla mala pianta dell'analfabetismo che alligna fra i pescatori con grande intensità. Mentre è doveroso, se si vuole lo sviluppo della pesca meccanica, pensare a modificare la loro mentalità così conservatrice, così restìa al progresso ed imbevuta di pregiudizi. Sarà mai possibile indurre il nostro pescatore, avvezzo allo sfruttamento del litorale, a passare una intera settimana a bordo, senza mai mettere piede a terra come usano quelli esteri? (1). Lunghe permanenze a bordo esige la pesca meccanica coi *liners,* che è d'altura. E si potranno educare i pescatori a non più guardare con occhio così bieco il progresso?

Essi che hanno tenacemente, e talvolta ferocemente, combattuto la pesca con le reti a sacco trainate da mezzi meccanici come, or è qualche anno, in una località che non nominerò? A ciò varrà certamente la diffusione delle scuole primarie perchè il miglioramento sarà portato da una azione vasta, costante, duratura e quindi efficace. Azione che deve essere affidata ai maestri elementari: non dimentichiamolo. E pertanto le vere e proprie scuole di pesca sull'esempio estero, che sono scuole di navigazione rispondenti ai bisogni della pesca meccanica, per quanto utili, non sono però indispensabili in Italia come le scuole primarie che bisogna istituire in qualsiasi piccolo centro del litorale e fornire di adatti libri di testo adottando, inoltre, in esse quell'insegnamento a tendenza, ma *soltanto a tendenza,* professionale che ad esse si addice. Poichè il primo, il vero, il grande bisogno è quello di combattere l'analfabetismo: il resto verrà dopo.

Ed in quanto ai porti di pesca: sono essi davvero necessari da noi? Il porto di pesca è un complesso organismo tecnico rispondente ai bisogni della pesca meccanica poichè il peschereccio a vapore e specialmente il *trawler,* deve trovare in esso, oltre che riparo sicuro, mercati, depositi frigoriferi, fabbriche di ghiaccio e di reti, depositi di carbone, cantieri di riparazione, fabbriche per utilizzare i sottoprodotti del pesce. E sia le calate di accosto sia il mercato debbono essere raccordati con la ferrovia. Tutto ciò, nel nostro paese, può essere ridotto al minimo essenziale, eccetto per qualche località dell'Adriatico, poichè relativamente esiguo è quasi dovunque il prodotto sbarcato. Numerosi *porti di rifugio,* forniti di mezzi di

---

(1) Anche da noi c'è, per altro, qualche rara eccezione. I *torresi,* per esempio, di Torre del Greco quando vanno alla pesca del corallo.

protezione contro il mal tempo, occorre invece creare lungo il nostro lunghissimo litorale e provvederli anche di qualche impianto d'interesse peschereccio.

***

Ma chi darà la grande spinta in Italia allo sviluppo peschereccio? Non certo lo Stato per quanto faccia prova di buona volontà. E ad esso domanderemo soltanto che si occupi della esplorazione oceanografica del Mediterraneo e della intensificazione degli studi riguardanti la pesca. Esplorazione a dire il vero già iniziata dalla R. Nave Tremiti, in base agli accordi presi nella Conferenza Internazionale di Madrid, alla quale prese parte S. E. Leonardi-Cattolica. Alla buona volontà dello Stato, dimostrata anche con la istituzione di una Squadriglia Sperimentale di Pesca che ha operato nei mari Sardi, ci rivolgeremo anche per la risoluzione del problema scolastico e perchè provveda ad agevolare il trasporto del pesce. Poichè il quantitativo del prodotto non costituisce ricchezza se esso deve andare a male per mancanza di mezzi di conservazione e di trasporto. Ciò che anche adesso purtroppo avviene, adesso che le Ferrovie par che considerino il pesce alla stregua di una derrata indeperibile qualsiasi. Ma la vera, la grande spinta all'industria peschereccia italiana dovrà essere data dalla iniziativa privata. Fu un privato, ne abbiamo già detto qualche cosa, il Rushworth che, facendo costruire il primo *liner* a vapore gettò le fondamenta della grandezza del porto peschereccio inglese di Grimsby. Fu ancora un privato — lo ripeto — a far costruire i due primi *trawlers* a vapore. Mentre un altro privato, il sig. Alward, recavasi in Islanda a spese proprie con tre *trawlers*, a frugarne e ad esplorarne il mare per gli scopi pescherecci, aprendo questa nuova zona di attività alle Ditte di Grimsby. La storia di questo porto di pesca, per chi la voglia leggere nel numero del 16 ottobre 1920 della *Fish-Trades Gazette*, è una mirabile prova di ciò che possa l'iniziativa privata. Ed ancora (bisogna moltiplicare gli esempi per gli italiani che tutto attendono dallo Stato!) all'esempio dato da un armatore francese: *Huret* si deve lo sviluppo peschereccio del porto di *Boulogne-sur-mer* e la spinta alla trasformazione del materiale da pesca francese.

L'uso delle fonti luminose, specialmente subacquee; la piscicultura; l'impiego degli idrovolanti per avvistare i banchi dei pesci migratori; l'istituzione di un corpo di guardia-pesca (ciò che il nuovo progetto vuol fare con la solita somma di *sessantamila* lire ancue!); il miglioramento della nostra legislazione peschereccia sono tutti fattori che contribuiscono... o meglio che potranno contribuire alla intensificazione della pesca nei mari italiani.

Ma la soluzione *integrale* e *razionale* del problema peschereccio italiana sarà data dalla trasformazione, nei limiti del possibile, del materiale velico dei nostri mari e da quello che potrei chiamare: l'*espansionismo peschereccio*. « Io rimango fermo — mi scriveva testè Jack La Bolina — nell'idea che dobbiamo pescar fuori del Mediterraneo, e non limitarci alle sue acque non ricche. »

Giuste parole poichè se pescose appaiono le acque libiche, pescosissime sono indubbiamente quelle che bagnano le coste dell'Eritrea e della Somalia. E speriamo che presto una esplorazione oceanografica verrà a dare le norme al peschereccio a vapore. Ma ancora dell'altro io intendo per espansionismo peschereccio! Perchè non andremmo noi nell'Atlantico insieme ai pescatori delle nazioni che ad esso si affacciano? Anche a voler tralasciare l'Islanda ed il Banco di Terranova, per i quali maggiori ostacoli di diverso ordine si frapporrebbero, perchè non manderemmo dei grossi pescherecci a *motore* al principio di quella vasta zona, ancora poco sfruttata, che si estende lungo la costa occidentale di Africa e che i Francesi chiamano *Zone de Mauritanie? Chalutiers* di Boulogne e di Arcachon vanno a trascinare i loro attrezzi in quei fondi con buoni risultati ritornando in patria dopo un periodo da 22 a 28 giorni. E la distanza che intercede fra un porto della Manica, ad esempio Fécamp, e Santa Cruz nelle Canarie non è poi molto maggiore (1553 miglia) di quella che intercede tra questa ed uno dei porti del nostro Tirreno, ad esempio Livorno (1579). Ostacoli di sicuro ce ne saranno ma non sarà impossibile superarli alla tenacia latina. E quella società di pesca che riuscisse, oltre ad aver fatto fruttar bene i capitali impiegati, darebbe la spinta alla trasformazione del nostro materiale. Osino dunque gli italiani, consci anche di contribuire alla generalizzazione dei nuovi mezzi, e quindi alla difesa navale del paese nel caso, che ci auguriamo lontanissimo, di una nuova guerra marittima!

PINO FORTINI.

NECESSITÀ DI UN PARCO NAZIONALE · IN ITALIA ·

Le Vie d'Italia *pubblicano con piacere questo bello, vivo e sintetico articolo del prof. Lino Vaccari, uno dei più convinti assertori dei « Parchi Nazionali ». E' qui esposto in forma brillante l'aspetto del problema, prospettato specialmente dal suo lato scientifico. Ma l'attuazione di queste idee fu in diversi modi interpretata, e in questo momento pende davanti al Senato un progetto di parchi che può essere variamente apprezzato.*

In un prossimo numero de Le Vie d'Italia *esamineremo questo progetto che non crediamo tale da risolvere praticamente il problema nè, se fosse accettato, da raggiungere gli scopi ideali. Nell'imminenza della discussione del progetto potrà interessare la esposizione oggettiva dei gravi dubbi che esso ispira. Questo verrà fatto da un sincero amico dei parchi, L. V. Bertarelli.*

NELLA seduta 11 settembre 1919 della Camera dei Deputati veniva presentato un disegno di legge relativo alle « modificazioni alla dotazione della Corona e riordinamento del patrimonio artistico nazionale ».

La relazione che l'accompagna, dopo l'enumerazione dei beni della Corona che il Sovrano vuole, con delicato pensiero, ritornare al Demanio dello Stato o cedere all'Opera Nazionale dei combattenti, dice:

« Per il caso che lo Stato credesse di costituire presso il gruppo del *Gran Paradiso* « *nelle Alpi Graie* un *Parco Nazionale* per « conservare le forme nobili della flora e della fauna alpina o una riserva intesa a impedire la sparizione della bella ed apprezzata razza di stambecchi che in quelle montagne ha i suoi ultimi esemplari sopravviventi in Europa, S. M. il Re ben volentieri « donerebbe per tale costituzione i 2200 ettari che lassù possiede in privata proprietà ».

L'on. Rava, nell'atto di esprimere il sentimento di viva gratitudine di tutto il paese, per la generosa iniziativa del Sovrano, il quale volle veramente mostrare che dopo la grande guerra e dopo la vittoria « un più « modesto tenore di vita deve coincidere con « un più grande fervore di opere », raccomandava allo Stato di accogliere con favore anche la augusta proposta del Parco Nazionale che avrebbe esaudito uno dei voti più ardenti degli scienziati, degli alpinisti e degli artisti.

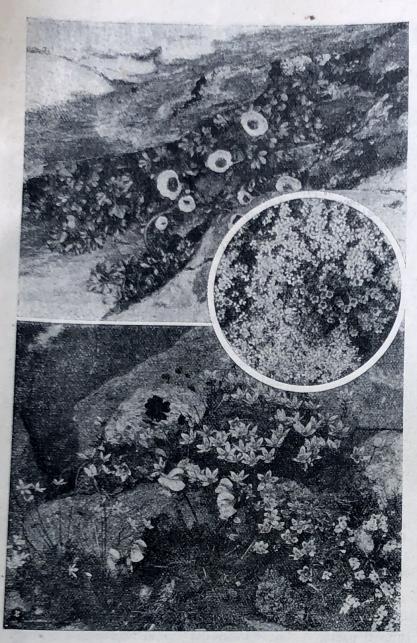
S. E. il Presidente del Consiglio, allora on. Nitti, facendo sue le considerazioni svolte dal Rava, prometteva che l'istituzione del Parco sarebbe stata studiata, ed egli sperava, per l'incremento della scienza e il decoro d'Italia, di vederla presto realizzata insieme con quella del Parco Nazionale dell'Abruzzo.

***

— Incremento della scienza! Decoro d'Italia! Voto fra i più ardenti degli scienziati, degli alpinisti, degli artisti! — Che roba è questa? Perchè, anche in un periodo come l'attuale, in cui tanti problemi urgono da tutte le parti, si continua a fare della retorica e della poesia? Non si tratta di uno dei soliti mezzi per far spendere danari allo Stato, per creare qualche comodo nido a qualche serie di impiegati?

No. Si tratta di una cosa seria, molto seria. Renzo Sacchetti ha già trattato da par suo, con grande chiarezza, l'argomento su uno dei periodici del Touring Club (*Le Vie d'Italia*) e a più riprese il nostro Direttore Generale L. V. Bertarelli ed altri, in questa o in altre riviste e giornali, hanno parlato intorno all'opportunità di creare in questo o quel punto d'Italia dei parchi nazionali più o meno grandi. I lettori possono essere certi adunque che, se l'idea dei Parchi Nazionali è così calorosamente coltivata dalla più grande associazione che vanti l'Italia e dalle menti più illuminate del paese, si tratta di un argomento veramente serio che interessa nel più alto senso della parola la scienza, il turismo, l'arte ed in modo particolare il decoro d'Italia.

Che cosa è un Parco Nazionale?

Ma che cosa è un Parco Nazionale? È un gran giardino, un immenso giardino pubblico che sta all' Italia come quello di un privato sta alla villa che esso possiede? È un luogo di piacere, dove comode strade, alberghi, piazzali immensi, prati splendidi, bo-

IN ALTO: IL RANUNCOLO DEI GHIACCIAI. - IN MEZZO: LA "SILENE ACAULIS,,. IN BASSO: GRUPPO DI SASSIFRAGHE. — (GRANDEZZA NATURALE).

pure è una grande estensione di terra dove si lasciano crescere splendide foreste, affinchè sia assicurato il legname per il futuro, e nel frattempo il popolo possa la domenica andarsi a riposare e a godere? O si tratta di sconfinate bandite di caccia, dove rimanga protetta la tanto minacciata selvaggina?

No. Il Parco Nazionale è qualche cosa di molto diverso, di molto più alto, anche se taluni dei suoi scopi coincidono colle finalità sopra esposte. Il Parco Nazionale concepito nel suo più nobile e più vero significato è « una immensa regione dove sia possibile la conservazione integrale degli elementi naturali ».

Spieghiamoci. Da molto tempo in tutte le parti del mondo si deplora una progressiva diminuzione di animali e di piante rare. Non solo è sempre più scarso il numero degli individui, ma razze intere e preziosissime specie stanno per scomparire o sono del tutto scomparse.

Si caccia, si pesca, si fanno raccolte sfrenate di fiori e di piante, senza alcun discernimento, con un accanimento feroce, con uno spirito spesso vandalico. Le armi hanno raggiunto perfezione assoluta. Si tira da

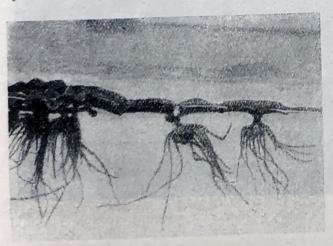
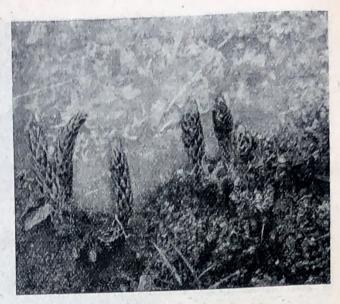
schetti ameni, cascatelle deliziose e fiori a profusione e cinguettii d'uccelli e apparizioni e rapidi dileguamenti di agili cervi e caprioli rendono gioconda la vita e permettono, dopo dieci mesi di logorante vita cittadina un riposo dello spirito stanco? È una specie di gran campo sportivo dove si possono svolgere tutte le attività fisiche della nostra gioventù rovinata dalle officine o dai banchi della scuola, dove essa possa pattinare, sciare, nuotare, vogare, o scalare arditissime cuspidi, cimentandosi colle forze della natura? Op-

migliaia di metri di distanza senza tema di errare. Si catturano animali grandi e piccoli con infallibili congegni, si uccidono a mille le bestie con veleni potenti; si pesca con reti a strascico dalle maglie fitte al punto da catturare non solo i pesci adulti, ma anche il novellame, e si impiega quasi ovunque la dinamite che stordisce ed uccide tutta la fauna di un vasto specchio d'acqua. Si perseguitano gli animali di giorno come di notte; nelle ore di attività e in quelle del riposo; nelle epoche normali e in quelle sacre agli amori; si insi-

diano d'estate e quando è alta la neve e terribile il gelo; nella ampiezza dei campi liberi e nelle tane o nel nido dove vanno a rifugiarsi; in tutti i modi, in tutti i tempi, in tutti i luoghi! Spinti dal lucro, da un male inteso amor proprio, da un male applicato bisogno di esercizio fisico e non di rado da brutale istinto, gli uomini gettano il terrore e lo sterminio nel regno animale.

Accecato da una indomabile passione scientifica il botanico raccoglitore strappa a centinaia gli esemplari delle specie più rare, mentre l'erborista, per vivere, svelle a milioni le piantine ricercate dai giardinieri, dai farmacisti, dai liquoristi, dagli industriali, creando il vuoto là dove smaglianti corolle spandevano la gioia delle loro tinte o la fragranza del loro profumo. Queste distruzioni direttamente volute recano un grave colpo all'integrità del patrimonio della natura.

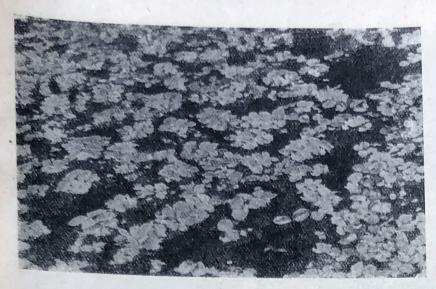
Eppure per numerose e gravi che siano, queste cause del triste fenomeno non sono ancora tutte, nè sono le principali.

Le avversità meteoriche (geli improvvisi, siccità prolungate, grandinate, innondazioni e cambiamento di climi); lo sviluppo di molte malattie nuove o finora poco pericolose, i diboscamenti che si vanno compiendo in ogni parte del mondo su scala sempre crescente malgrado gli sforzi di governi e di privati; i dissodamenti di terre vergini o da lungo tempo abbandonate; il risanamento di paludi, il prosciugamento di laghi e l'indigamento di torrenti; lo spargimento di concimi chimici che scacciano molti tipi di animali, e spesso sono veleno per molte piante; la medicatura dei vegetali coltivati; la istituzione di industrie manifatturiere che coi prodotti gassosi e cogli scoli inquinati avvelenano l'aria, le acque e la terra circostante distruggendo per largo raggio intorno ogni germe di vita; l'improvviso apparire di una vaporiera nel cuore dei monti e dei boschi per cui terrorizzati gli animali fuggono... sono cause di distruzione degli animali e delle piante altrettanto, se non più dannose delle prime.

"SALVINIA NATANS" (GRANDEZZA NATURALE).

LA PICCOLA "SELAGINELLA SPINULOSA" CHE HA PERMESSO DI COMPRENDERE LA VERA NATURA DEI FIORI (GRANDEZZA NATURALE).

Ma non basta. Boschi venerandi ed alberi storici cadono sotto la scure del legnaiuolo; meravigliose cascate e ridenti laghetti vengono utilizzati per captare l'energia che essi possiedono; deliziose spiagge marine cedono il posto a stabilimenti industriali o a ville, giardini e strade.

Contro massi erratici, morene, marmitte dei giganti e rocce striate o levigate testimoni di antichi ghiacciai; contro le stesse grotte, asilo dei nostri padri o di animali estinti, contro moltissimi monumenti preistorici, geologici o geografici, infuria il piccone o la mina dei costruttori.

Contro tutto ciò che vive, tutto ciò che ha valore scientifico, storico od estetico la tecnica e la scienza stessa si associano ai bisogni e agli istinti degli uomini e alle avversità naturali. Per una triste ironia delle cose la stessa marcia della civiltà porta con sè inesorabilmente la distruzione del patrimonio della natura. Che fare?

È possibile che per salvarlo, per conservare intatte le bellezze naturali, i documenti della geologia, gli asili degli animali e delle piante o per impedire la estinzione di questa o quella specie zoologica e botanica, si pretenda che cessi l'utilizzazione del legname, lo spargimento dei concimi chimici, la creazione di nuove industrie e il bonificamento di pa-

"SALVINIA NATANS,,
CRIPTOGAMA GALLEGGIANTE CHE HA DATO GRANDE IMPULSO ALLA INTERPRETAZIONE DEI FIORI.

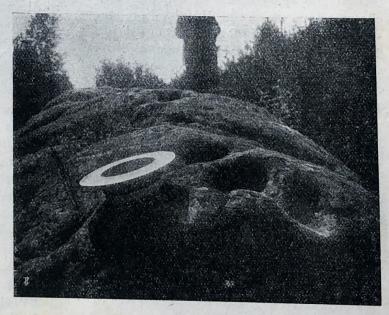
ludi, l'arginamento di torrenti? È possibile porre un freno in nome della scienza e della estetica allo sviluppo della civiltà? No certo.

Ma tutti i naturalisti, tutti gli amici del bello, tutti coloro che hanno culto dei documenti del passato ed hanno coscienza dei doveri che la civiltà impone, credono necessario ed urgente che qualche lembo di terra italiana sia conservato inalterato come ci pervenne dai secoli passati.

Essi credono cioè necessario, prima che la rovina di tutto il patrimonio della natura ereditato dagli avi nostri sia completa, che si corra ai ripari sacrificando qualche tratto di terra e stabilendo, con tutto il rigore possibile, che nessuno possa o debba per qualsiasi motivo esercitarvi la sua azione modificatrice. Per il bene della scienza bisogna fare in modo che in quel territorio possa agire solo la natura coi suoi complicati rapporti fra esseri viventi ed ambiente; gli animali e le piante possano liberamente lottare fra loro, e che i grandi e spesso lenti fenomeni geografici e geologici possano esplicarsi in tutta la loro portata.

Per il bene della scienza, ho detto! È chiaro diffatti che affinchè essa possa progredire è necessario che i fenomeni e le cose sieno sempre a disposizione degli studiosi, perchè di nessun fatto, per noto che possa sembrare, si può dire di aver pronunciato l'ultima parola. Oggetti e fenomeni che ora sembrano senza importanza, possono da un momento all'altro, come avvenne tante volte, rivelare ad un uomo di genio rapporti e leggi sconosciute capaci di imprimere tutto un nuovo indirizzo al pensiero e alla pratica della vita.

Porto degli esempi. — Una palma in fiore nel giardino botanico di Padova e pochi giorni dopo un cranio fracassato di pecora mezzo sepolto fra le sabbie del cimitero israelitico di Venezia, colpiscono vivamente nel 1786 Wolfango Goethe e gli fanno concepire l'una la ipotesi della metamorfosi delle piante, l'altro quella dell'origine vertebrale delle ossa del cranio; ipotesi che hanno orientato gli spiriti di tutto il mondo a nuove maniere di osservazione e di sintesi e per le discussioni che hanno sollevato recarono effetti incalcolabili nel campo della scienza pura e della pratica.

Le sforacchiature praticate su tre colonne in un tempio di Pozzuoli da quei piccoli molluschi che passano sotto il nome di *datteri di mare* furono la scintilla da cui nacque quella mirabile teoria dei lenti movimenti del suolo che indirizzò i geologi per nuove e più sicure vie di indagine circa il remoto passato donde veniamo.

RUPE INCISA A SCODELLE A CAMERLATA (COMO).
NEI MASSI ERRATICI DELLA LOMBARDIA I POPOLI PRIMITIVI SCOLPIRONO DELLE FOSSETTE A SCODELLE. È ANCORA IGNOTO LO SCOPO, MA CERTO DEVE TRATTARSI DI UNA MANIFESTAZIONE RELIGIOSA.

Un infimo essere, lungo appena sei centimetri, vivente nelle sabbie di certe spiagge marine, l'*Anfiosso lanceolato*, si rivelò così importante, da far ritenere che i progressi dell'anatomia e dell'embriologia umane siano in gran parte frutto di quella scoperta.

Insetti trascurabili quali la *Prospaltella Berlesei* e la *Zanzara anofele* permisero di trovare un rimedio contro un invincibile parassita del gelso e contro la micidialissima febbre malarica.

Piccolissime piante, quali certe *Selaginelle*, le *Isoëtes* e la *Salvinia*, permisero ai botanici di formarsi chiari concetti circa il misterioso fenomeno della fecondazione e circa l'origine e la natura dei fiori.

Un ciottolo rotolato da un monte o un fossile piantato su una rupe calpestati o trascurati come cose vili da mille e mille passanti per anni ed anni, guidarono tante volte uomini sperimentati alla scoperta di una miniera, alla fissazione del limite di un antico ghiacciaio, al riconoscimento di un'èra geologica.

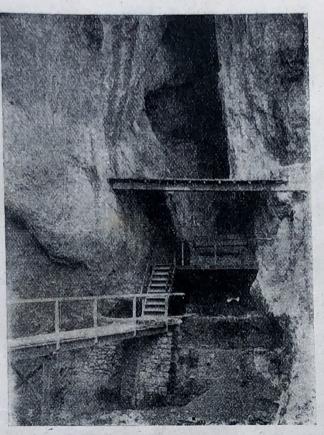
LA GROTTA DEI BALZI ROSSI A MENTONE DOVE FURONO FATTE IMPORTANTISSIME SCOPERTE RELATIVE ALL'UOMO PRIMITIVO.

Tutte le scienze racchiudono dei dominî ancora insospettati che resterebbero per sempre chiusi se si distruggessero gli ambienti in cui possono esser fatte le prime osservazioni scientifiche, origine indiscussa e indiscutibile di ogni progresso agricolo od industriale. Gli oggetti naturali, anche i più insignificanti (l'umile Anfiosso, le piccole Isoëtes e Salvinia, l'informe fossile insegnino), hanno sempre in se stessi un altissimo valore. Nessuno può quindi rimpiangere una somma di danaro, per alta che sia, se essa viene spesa per la conservazione della integrità del patrimonio della natura!

Ecco perchè da ogni parte naturalisti ed artisti, letterati e storici, pensatori ed uomini di azione, chiedono con insistenza che anche in Italia si creino dei Parchi Nazionali per la difesa dei monumenti naturali. Ecco perchè S. M. il Re, con illuminato pensiero volle offrire alla Patria la vastissima estensione di circa 2200 ettari di terreno (si badi bene circa 22 Kmq. che per quanto in gran parte incolti e improduttivi sono sempre molti!) di sua proprietà personale, e con essa tutte le strade, le case e i casotti di caccia, affinchè costituiscano la base di un futuro parco per la difesa dello stambecco e di tutti gli elementi della natura alpina.

Inefficacia dei mezzi finora adottati in difesa degli elementi della natura.

In tutti i paesi e in tutti i tempi gli spiriti più colti, intuendo la rapida fine di tante specie interessanti, invocarono provvedimenti legislativi. E moltissime furono le leggi promulgate a difesa della selvaggina rara, dei boschi, degli alberi storici, dei siti pittoreschi, ecc., ma purtroppo ben poche fra esse, per non dire nessuna, da quelle severissime dei secoli passati a quelle blande dell'epoca nostra, poterono impedire la distruzione di ciò che si voleva salvare.

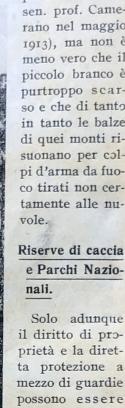
Dinnanzi ai bisogni reali od anche fittizî, ogni più severa minaccia riesce vana! Se nel corso dei secoli passati, malgrado la pena di morte comminata a chi avesse osato uccidere un capo di selvaggina riservato al Signore del luogo, cervi, caprioli, cinghiali, ecc. sparirono da gran parte d'Italia e d'Europa; se, malgrado il carcere duro e, in caso di recidiva, il taglio delle mani, assicurati dai Vescovi principi di Salisburgo al principio del 1800 per chi avesse cacciato lo stambecco nelle Alpi della Stiria, questo vi fu sterminato; se, malgrado i processi, le multe e il

carcere stabilito dalle leggi moderne per i trasgressori dei vincoli di caccia, di taglio dei boschi, di alterazioni di paesaggio, ecc., vediamo quotidianamente diminuire gli animali selvatici e i boschi, e deturpati i siti pittoreschi, bisogna concludere che questi mezzi legislativi hanno una ben scarsa efficacia.

Solo le difese dirette, salvaguardate dal diritto di proprietà o protette da agenti di custodia, possono impedire la scomparsa di ciò che si vuol tutelare.

Solo alle 40 e più guardie appositamente pagate dal Re Vittorio Emanuele II e dai suoi successori dobbiamo se lo stambecco potè salvarsi da sicura e molto prossima scomparsa nel suo ultimo rifugio sul Gran Paradiso, mentre il camoscio abruzzese protetto esclusivamente dalla recentissima legge promulgata in suo favore, corre, a detta di tutti quelli che conoscono la bestia e la regione, il più serio pericolo di venir sterminato dai cacciatori di frodo, i quali della legge scritta hanno un rispetto molto relativo, e delle sue sanzioni una paura ancor più relativa.

LA PALMA DI GOETHE NELL'ORTO BOTANICO DI PADOVA.
(È ALTA 10 METRI ED HA 336 ANNI DI VITA).

Fin che quel camoscio e con esso l'orso dell'Abruzzo vissero sotto la diretta protezione del Re d'Italia e furono tutelati da guardie armate, le cose andarono bene. Le due colonie (forti l'una di 30-35 individui e l'altra di 30) si ressero tranquille. Ma quando il 1° novembre 1912 cessò la tutela reale, le cose cambiarono al punto che la sera di quello stesso giorno 15 camosci giacevano fulminati dal piombo di 16 cacciatori saliti a sfogare finalmente la loro passione lungamente repressa. È vero che in quel momento la legge protettiva non c'era ancora (fu promulgata per iniziativa del sen. prof. Camerano nel maggio 1913), ma non è meno vero che il piccolo branco è purtroppo scarso e che di tanto in tanto le balze di quei monti risuonano per colpi d'arma da fuoco tirati non certamente alle nuvole.

Riserve di caccia e Parchi Nazionali.

Solo adunque il diritto di proprietà e la diretta protezione a mezzo di guardie possono essere efficaci.

Questo compresero da molto tempo governi ed enti privati, acquistando direttamente gli oggetti da conservare, o creando corpi di guardia a loro difesa se l'acquisto non fosse stato possibile o poco efficace. Così si videro le diverse sezioni del Club Alpino Italiano acquistare direttamente massi erratici; il Principe di Monaco acquistare le grotte dei Balzi Rossi a Mentone, celebri per i cimelî preistorici che rinserrano; la Società Alpina delle Giulie, il Clup Alpino di Germania ed Austria, ecc., acquistare e rendere accessibili per lo studio e l'ammirazione di tutto il mondo le voragini del Carso. Si videro governi e privati istituire corpi di guardie per la tu-

tela dei boschi, delle ville, dei monumenti storici od artistici e nel contempo creare bandite di caccia e di pesca.

Ma, per quanto lodevoli siano questi sforzi fatti dallo Stato, da ricchi privati o dalle società cinegetiche per tutelare in apposite bandite boschi e selvaggina minacciate, siamo ancora ben lontani da quella difesa totale del Patrimonio della Natura che è nel voto degli studiosi, dei pensatori e degli artisti.

È certo che alle riserve di caccia esistenti in molte parti della Penisola dobbiamo se il camoscio è ancora comune in molte regioni; se in questo o quel paese si poterono mantenere il cinghiale, la lepre, il capriolo, il fagiano di monte, il gallo cedrone, ecc. È certo quindi che per loro mezzo si potè fare molto, moltissimo anzi. Ma non si fece tutto.

STAMBECCO IN RIPOSO (DA UNA TELEFOTOGRAFIA).

Nelle bandite di caccia difatti si abbandonano al loro destino tutte le specie non venatorie; anzi, per proteggere la selvaggina propriamente detta si accordano lauti premi agli uccisori di animali carnivori e di uccelli di rapina.

Ora, se questo è indispensabile dal punto di vista cinegetico, è riprovevole dal punto di vista scientifico.

Per lo scienziato e in generale per chi ama veramente la natura non può sembrare giusto che per salvare una specie se ne distrugga un'altra. La lince, l'orso, il lupo, la martora, l'aquila, ecc., hanno la stessa importanza dal punto di vista scientifico che lo stambecco, il muflone, il gallo cedrone e il francolino.

La scienza mira, come dissi, a qualche cosa di più elevato che la semplice tutela della selvaggina. Essa mira alla conservazione dell'intero patrimonio della natura senza occuparsi del valore economico che le specie animali e vegetali o i documenti geografici, geologici o storici possono avere.

Come veri amici del bello dobbiamo cercare di tramandare intatto ai nostri discendenti il ricco e nobilissimo patrimonio naturale. E se opera di saggia amministrazione consiglierà di limitare l'eccessivo sviluppo di certe specie dannose alla conservazione di certe altre, lo si farà, ma solo come misura di precauzione, non col proposito deliberato di pervenire a quella distruzione a cui leggi attuali sembrano mirare.

Ben di rado del resto le specie carnivore sono la causa della scomparsa di alcune altre. Nella natura sono tali e tanti i rapporti mutui che legano tra loro gli esseri viventi e che noi non conosciamo, da sembrarci per lo meno arrischiata simile affermazione.

Qualche naturalista ha creduto di poter attribuire alla presenza del lupo la povertà caratteristica della fauna nella zona adriatica. Se così fosse, a più forte ragione dovrebbe essere povera la regione abruzzese a sud del Fucino dove, accanto al lupo, vive anche l'orso.

Invece essa è fra le più ricche. È la sola che possieda il camoscio abruzzese di cui ho tenuto parola.

Tutte queste considerazioni consigliano adunque l'istituzione di Parchi Nazionali ispirati al concetto di una conservazione rigorosa e totale degli elementi della natura.

Prof. LINO VACCARI.

LE NUOVE INIZIATIVE DELL'ENIT

L'INSEGNAMENTO PROFESSIONALE

Più volte questa *Rivista* ha avuto occasione di svolgere una intensa propaganda a favore dell'istruzione professionale e in particolare — nel campo del turismo — per l'insegnamento alberghiero.

Le buone idee e i sani programmi finiscono, qualche volta almeno, a farsi strada: l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche ha sentito fin dall'inizio della sua esistenza l'importanza grandissima di questo problema e vi si è dedicato con amore. Già nel numero di febbraio de *Le Vie d'Italia* ha potuto annunciare l'inizio dei *corsi d'insegnamento per segretari d'albergo e per addetti ad agenzie di viaggio e turismo,* organizzati col prezioso concorso dell'Opera Nazionale dei Combattenti che, grazie al geniale e pratico intuito dei suoi dirigenti, vi ha trovato un campo fecondo di attività per gli ex combattenti, collaborando in pari tempo validamente ad un'opera sommamente utile e bella, con mezzi ingenti.

Essa si è infatti ispirata a concetti pratici e generosi. Le difficili condizioni dell'esistenza fanno sì che oggi vi sono scuole nelle quali non già gli scolari pagano tasse, ma anzi sono le scuole che pagano gli scolari (1). Perciò l'A.N.C. ha istituito 50 assegni, ognuno di L. 500 mensili per consentire ad altrettanti ex-combattenti di frequentare il corso per segretari d'albergo e quello per addetti ad agenzie di viaggio e turismo in numero eguale. Inoltre, per stimolare lo spirito di emulazione fra gli allievi sono conferiti ai migliori dei premi.

La scuola ha quindi una base effettiva di funzionamento, che senza queste provvidenze sarebbe venuta a mancare. Naturalmente, data l'indole dell'insegnamento che s'intende di impartire, occorre che gli aspiranti abbiano una coltura generale sufficiente. Si è perciò giustamente richiesto che essi siano forniti del titolo di licenza tecnica o ginnasiale od altro equipollente. I programmi sono stati accuratamente studiati in base all'esperienza derivante da scuole similari, specialmente estere. Del resto la scuola ha un campo così ben definito che i suoi corsi si disegnano nettamente, con indubbio vantaggio di chi li dovrà frequentare. Ogni insegnamento ha un corpo proprio, suscettibile di trattazioni didattiche professionali complete, sebbene per la prima volta appaia finalmente un corso intitolato « turismo » e un altro « pubblicità ».

Un gruppo di temi si riannoda intorno al fulcro di ogni scuola specializzata, cioè quello di coltura generale: bisogna rinfrescare e rafforzare le cognizioni già apprese dagli allievi nelle scuole precedenti: letteratura, storia, geografia generale, lingue e così via, per preparar meglio il terreno su cui dovranno innestarsi gli insegnamenti specifici.

A chi non è nell'ambiente, questi potrebbero anche sembrare privi di un sufficiente contenuto: ma sarebbe questo un errore grossolano. I docenti sapranno certo foggiare la materia in forme didattiche opportune; ma essa esiste, ha importanza pratica enorme, giunge ad altezze intellettuali insospettate, ed è di ampiezza così grande da parere quasi senza confini, cosicchè ne deriva senz'altro la valorizzazione ideale di tutti gli organi — e fra essi i segretari d'albergo e gli addetti alle agenzie di viaggio e turismo — che debbono contribuire allo sviluppo di questo contenuto.

***

Pensiamo al Segretario d'albergo in funzione: esso è al centro di un organismo ove gli sono assegnati incarichi che toccano tutte le estrinsecazioni di vita di una famiglia che può essere di cinquanta, di cento, di varie centinaia di persone. Famiglia sconnessa, che continuamente muta aspetto e vuole avere pel suo denaro l'ospitalità, la tavola, i comodi della vita, le notizie su tutto quanto desidera sapere senza fatica su argomenti disparati.

Ma i rapporti col viaggiatore non sono che un lato, e forse il minore, dell'opera del Segretario d'albergo: esso ha una figura professionale complicata e difficile: deve conoscere perfettamente tutti i servizi, tutti gli impianti e quindi le attribuzioni di ogni impiegato.

---

(1) È il concetto applicato anche nella Scuola di Cartografia del T.C.I. di cui si parla nel presente numero di *Rivista* a pagina 453, nella Relazione morale e finanziaria del Consiglio del Touring.

Il vestibolo, il salone, il ristorante non sono che l'ambiente in cui si riflette un lavoro spesso assai notevole che va dalla cantina al solaio, che comprende problemi di igiene della casa e della mensa, che richiede cognizioni merceologiche per saper giudicare la proprietà delle materie impiegate nei cibi, la conservazione delle vivande, i prezzi, le mercuriali e così via.

***

Nè meno semplice appare il programma per i trasporti e le comunicazioni, chè anzi esso rappresenta un corso di faticosa acquisizione, che sarà altrettanto più fruttifero quanto più diligentemente sarà studiato.

La cognizione generale delle comunicazioni esige una cognizione, e non del tutto sommaria, della geografia mondiale. Non son pochi coloro che, aprendo uno dei giornali di Cook, scorgono itinerari di cui ignorano non solo i capisaldi del viaggio, ma perfino i nomi di Stati anche vastissimi che esso attraversa.

Aprire un grande atlante internazionale dà le vertigini come guardare nelle profondità di un baratro. Quanto è grande e sconosciuto il mondo! Ma non il mondo selvaggio, bensì quello con cui siamo a contatto ogni giorno allo sbarco delle navi che solcano gli oceani dei due emisferi e conducono i viaggiatori di tutto l'orbe ai nostri porti. *Roma caput mundi*, è davvero il faro di questo torrente umano: l'Italia, maestra un tempo delle nazioni, è la meta agognata; i nostri alberghi diventano così la casa cosmopolita di una turba di cui quasi ogni individuo è di origine varia e lontana.

È nelle agenzie di viaggio d'oltre mare che si debbono avviare verso il nostro Paese questi graditi visitatori, e nelle agenzie di qui debbono essere istruiti, valutando prima, dalla loro provenienza, la loro *facies* psicologica, i gusti, i mezzi, il modo più appropriato perchè del nostro Paese diventino essi stessi, ritornati in patria, dei convinti propagandisti.

La lettura di un orario, espressione schematica dei trasporti, non è facile, oggi anzi, per l'internazionalità dei viaggi, gli orarî formano una biblioteca. Sia pure limitando le cognizioni correnti ai prototipi delle nazioni colle quali abbiamo rapporti più frequenti, resta ancora che il Chaix, il Bradshau, l'Henschles Telegraph, il Conducteur e via via, sono testi il cui rapido e sicuro maneggio esige conoscenze geografiche di base e pratica diretta di dettaglio.

Un informatore di agenzia, veramente capace, può far risparmiare centinaia di lire ed ore o giorni di viaggio o senz'altro rendere, con un buono o cattivo responso, fattibile più o meno un dato viaggio. Ma il responso buono o cattivo non viene puramente come voce isolata da un orario; si connette a tutta la coltura turistica. Non si tratta più ormai come un tempo di insegnare da uno sportello come si vada da Torino a Superga, da Milano alla Certosa di Pavia, da Venezia a Chioggia, da Roma a Frascati, da Napoli al Vesuvio, da Palermo a Monreale. Questo è l'abbici.

Abbiamo oggi 15.000 km. di ferrovia, 10.000 km. di linee secondarie e di trams, 21.000 km. di linee automobilistiche pubbliche sussidiate e 18.000 non sussidiate. Ed è già qualche cosa. E vi sono pure — sembra quasi incredibile — francesi, inglesi, americani, che domandano se da Montecarlo si può andare a Genova in auto, se dal Cenisio o dal Gottardo si possa giungere in Italia — in auto s' intende — nel gennaio e che non hanno nessuna idea delle stagioni del nostro Paese: il paese del sole, essi hanno udito dire, come se dappertutto il sole dopo la giornata non avesse tramonto.

Si tratta dunque adesso di andare ben oltre gli orari: si tratta in fondo d'imparare a memoria o press'a poco la *Guida d'Italia del T.C.I.!*

***

Il concetto del turismo si è così allargato in superficie ed è tanto cresciuto d'intensità, da investire tutta la vita sociale, ond'è che il corso che ad esso più particolarmente è dedicato assumerà importanza specialissima.

La materia è troppo poco nota, nonostante tutta la propaganda fatta, ed il concetto è ancora mal compreso. Non è raro il caso di trovare, anche fra persone di notevole coltura, una perfetta confusione fra turismo e sport. Le origini del movimento turistico sono, in verità, molto complesse. Vanno dalle condizioni antinaturali del lavoro moderno, all' ipertrofia delle città; dal piacere puro e semplice del viaggio come espressione di lusso o di divertimento, al bisogno sempre più intensamente sentito della coltura intellettuale; dall' influenza del clima, alla cura nelle città d'acque. Il turismo si vale di tutti i mezzi: della ferrovia come dell'automobile,

della bicicletta, del battello a vapore, del dirigibile, dell'aeroplano; ha conseguenze economiche di grandissima importanza ed ha aspetti morali e sociali degni della maggior attenzione. È dunque indispensabile che gli allievi sappiano cosa s'intende oggi con la parola « turismo », qual è la sua funzione, quali gli sviluppi.

***

L'inaugurazione dei corsi nella Scuola per Segretari d'albergo e per addetti ad Agenzie di viaggio e turismo presso il R. Istituto Tecnico di Roma, ebbe luogo il 2 marzo scorso alla presenza di varie autorità politiche, del Consiglio dell'ENIT al completo e del suo Direttore Generale, degli allievi della Scuola.

Tenne la prolusione L. V. Bertarelli, Vicepresidente dell'ENIT e Direttore Generale del T.C.I.: da essa sono tolte le presenti note. Egli prospettò ai giovani che si apprestano a seguire i corsi, la complessità e la bellezza del còmpito che intendono di affrontare. Disse in particolare degli insegnamenti specifici che press'a poco appaiono per la prima volta in un programma di scuola; ed in particolare tracciò un'efficacissima sintesi dello sviluppo del turismo nel nostro paese, accennando all'opera svolta dagli istituti che per esso sono sorti, a cominciare dal C.A.I. fino alle associazioni alpinistiche minori, a quelle per il concorso dei forestieri nella Venezia Tridentina e Giulia, al T.C.I., di cui in particolare mise in evidenza la vasta opera compiuta, all'ENIT che ora affronta con l'autorità e la forza economica e morale che gli viene dalla sua natura di Ente di Stato, i problemi più ardui e fecondi di bene.

La conferenza fu soprattutto un inno alle impareggiabili nostre bellezze di natura ed arte uniche al mondo, così vaste da consentire un legittimo orgoglio ed anche da dare un senso di sgomento, ond'è che nell'arringo del mondo intiero esso ha una base turistica che nessuno può, nemmeno in piccola parte, avvicinare.

***

Non soltanto alla Scuola di Roma si ridurrà l'opera dell'ENIT: chè anzi nuove scuole si annunciano già, specialmente per gli addetti agli alberghi, a Montecatini, a Milano ed altrove, per le quali l'ENIT ha votato aiuti morali e interventi pecuniari.

Ormai si va facendo strada il concetto che nessuno s'improvvisa per nessun posto. I frutti che in questo campo si possono trarre per gli allievi e per il turismo sono enormi. E l'ENIT si rende una volta di più degno della riconoscenza del Paese.

La "Via Emilia„ nelle impressioni di uno straniero.

Gabriel Faure, uno scrittore francese che ama l'Italia per la sua arte, la sua storia, il suo paesaggio, ai molti libri scritti con competenza e con senno sul nostro paese, come *Aux lacs italiens, La Route des Dolomites, Heures d'Italie, Au pays de Saint François d'Assise, Au pays de Sainte Catherine de Sienne, La Couronne de Venise*, ne ha aggiunto ora uno dal titolo *Sur la Via Emilia*, e lo dedica a Gabriele d'Annunzio.

Si tratta d'un ricco volume in-4° grande, pubblicato in nobile veste dall'editore J. Rey di Grenoble, con tavole ed illustrazioni in nitida fototipia. Tutte le città maggiori che si trovano lungo la Via Emilia hanno il loro commento nell'alata parola del Faure e nell'abbondante materiale fotografico che è riprodotto nel volume.

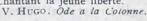
L'autore ha diviso la sua opera in cinque capitoli: I. *Da Plaisance à Borgo San Donnino* (nel quale si sofferma attorno al Palazzo Comunale di Piacenza, al Duomo di Borgo San Donnino, e disvela la secreta bellezza del paesaggio della pianura padana); II. *La Ville du Corrège* (nel quale scioglie un commosso inno alla grande arte di Antonio Allegri); III. *Modène* (ove s'indugia a porre in evidenza le bellezze di quell'opera del Begarelli e del Mazzoni); IV. *Bologne, capitale de l'Émilie* (ove esalta la Bologna medioevale e del Rinascimento, facendo invece delle riserve pei maestri del Seicento); V. *De Bologne à Rimini* (che gli offre il destro ad interessanti *excursus* sulla antica Via Emilia, ad una illustrazione dei monumenti di Faenza, Forlì, Cesena, e del celebrato tempio malatestiano di Leon Battista Alberti).

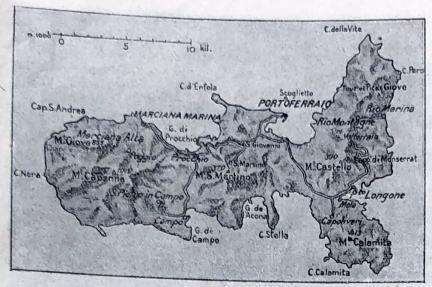
Quest'opera di Gabriel Faure è scritta con tale senso d'amore per l'Italia, con tale ispirazione poetica da infondere nel lettore il più vivo desiderio di visitare, conoscere e studiare le vetuste città che si trovano lungo la classica Via, aperta, or sono due millenni, dal genio di Roma.

VEDUTA DI PORTOFERRAIO.

ALLA NOSTRA ISOLA DEL FERRO E DEL BONAPARTE

Insula inexhaustis Calybum generosa metallis.
VIRG., *Aeneidos* X. 174.

Oh, va nous te ferons de belles funerailles!
Nous y convierons tout, Europe, Afrique, Asie,
Et nous t'amènerons la jeune poésie
Chantant la jeune liberté.
V. HUGO. *Ode a la Colonne.*

Nella imminenza del primo centenario della morte di Napoleone I abbiamo sott'occhio una curiosità da bibliofili: *Ad uso del Balì Franco Saverio Redi — che fece legare per sua memoria e dei posteri — questa ultima* Gazzetta Toscana — *che non venne più in luce.* È il giornale della Toscana del 1808. Quattro sole minuscole pagine di 15 centimetri per 20. Complessivamente otto colonnette in testa alle quali, indice dell'affetto che i Toscani nutrivano per il Bonaparte, si legge la Orazione per colui che a quei giorni si poteva dire l'Imperatore dell'Europa, dettata da Antonio Martini, Arcivescovo di Firenze, l'uomo pieno di rettitudine che, dieci anni prima, s'era con tanto animo opposto alle inique gesta delle Bande del Viva Maria nefandamente scorrazzanti per tutta la Toscana a rapinare e ad accender roghi.

« *Quæsumus, Omnipotens Deus, ut famulus tuus Napoleon Imperator Noster, qui tua miseratione suscepit Imperii Gubernacula, virtutum omnium etiam percipiat incrementa, quibus decenter ornatus, et vitiorum monstra devitare, hostes superare, et ad te qui via veritas et vita es, gratiosus valeat pervenire.* » Questi voti non dovevano essere esauditi. L'Onnipotente doveva ascoltare quello di Chateaubriand che all'improvviso ritorno di Napoleone dall'Elba, scrisse: « *Bonaparte è sbarcato come Genserico e lo attende la collera di Dio.* » Ma noi che abbiamo la comprensione storica del debito di riconoscenza degli Italiani per quanto il Bonaparte fece per favorire la redenzione dell'Italia, crediamo invece doveroso di cogliere l'occasione del primo centenario della sua morte per illustrare, nei limiti che ci

sono concessi, quella nostra Isola Elba, quel minor suo regno che Napoleone umiliato seppe pur beneficare con l'attività, fervente in ogni cosa sua, specialmente quando gli serviva per meglio far credere, come nel caso, alla abilissima finzione della sua rassegnazione. Infatti, nonostante il motto « *Ubicumque felix Napoleon* » che aveva fatto inscrivere su una delle colonne del Salone delle Piramidi nella sua residenza a S. Martino d'Elba, organizzava tenacemente quel suo ritorno per la riconquista del trono che, specialmente pei referendari che gli alleati tenevangli attorno fu un vero fulmine a ciel sereno, come lo mostrano le caricature dell'epoca, tornate a luce in questi giorni che ci approssimano a quello del centenario della sua morte.

L'ISOLA.

Dopo i grandi benefici ricevuti dal Granduca Cosimo dei Medici (1519-1574), il fondatore di Portoferraio, vennero giorni tristi per gli Elbani. Spagnoli, tedeschi, turchi, francesi, inglesi e napoletani si disputarono senza interruzione il possesso di parte o di tutta la loro isola, con quante sofferenze per essi è facile immaginare. Portolongone essendo stato incorporato nello Stato dei Presidii di Spagna che aveva Orbetello per capitale, nel 7 giugno 1695 l'Elba ricevè la visita di Cosimo III e di Filippo V, re di Spagna che vi si trattenne alcuni giorni.

Nel 1799, col pretesto di occupare provvisoriamente la Toscana, i Francesi presero parte dell'Elba, ma gli Elbani insorsero e la loro rivolta fu terribile tanto da ricordare i Vespri della Sicilia. L'anno dopo la flotta francese bloccò l'Elba e la bombardò. Con la cessione ai Francesi dello Stato dei Presidii, questi ottennero Porto Longone, ma Portoferraio continuò a resistere nonostante ogni intimazione. Nel 28 marzo 1802 il Generale Rusca, avendo il trattato di Amiens data l'Elba alla Francia, ricevè Portoferraio dal Fixon, governatore dell'Elba per conto del Granduca di Toscana.

Gli Elbani inviarono subito loro deputati a Parigi ed essi furono molto benevolmente ricevuti dal Bonaparte, Primo Console. Ma chi mai avrebbe detto al *corsican scoundrel,* al ragazzaccio côrso (come chiamavalo Carolina d'Austria, regina di Napoli), chi avrebbe mai detto al Bonaparte, che con la vittoria inattesa di Marengo aveva fatti tremare tutti i troni d'Europa (e Carolina, ansiosa di udir prima l'annunzio della vittoria austriaca era venuta invano con Nelson da Napoli a Livorno con la nave ammiraglia inglese *The Foudroyant* e con una burrasca terribile) chi avrebbe allora mai detto a Napoleone che stava divenendo l'arbitro del mondo occidentale, che quelle buone parole rivolte agli inviati dell'Elba ancor più benevolmente le avrebbe ripetute direttamente agli Elbani quando, disceso dal trono imperiale, sarebbe divenuto solamente il piccolo re della loro piccola isola? Pur così fu ed egli, il Dio delle Battaglie, divenne il reattolo della nostra Isola del Ferro, col quale per tanti secoli gli uomini avean forgiate, per dirla con un francesismo, l'armi per la guerra. Fu così che da allora l'Elba divenne famosa non solo come nel passato per la inesauribile ricchezza dei suoi giacimenti, ma più ancora per essere il Piccolo Reame del più grande dei conquistatori.

NAPOLEONE, RE DELL'ELBA.

Col trattato del 15 aprile 1814, ratificato dal vinto a Fontainebleau, Napoleone abdicò per sè e suoi, riservandosi, vita naturale durante, il dominio dell'Elba, da lui scelta per luogo di soggiorno, ma in realtà per sua

larvata relegazione. Irrisione per lui, l'amico di Robespierre, gli fu concesso di conservare il titolo di *Sacra Maestà Imperiale* e gli fu accordata una rendita annua di due milioni di franchi da inscriversi sul Gran Libro del Debito Pubblico Francese, rendita che mai non gli fu pagata nonostante le sue proteste e quelle degli alleati. Tutti quelli che lo avessero accompagnato senza tornare entro tre anni in Francia non sarebbero stati più considerati come cittadini francesi. Fu così che solamente Bertrand e Druot, marescialli, e Cambronne, generale, l'accompagnarono. Gli altri o l'avevano già tradito o si preparavano a servire i Borboni.

Il 29 aprile Napoleone aveva lasciato Fontainebleau per andare a prendere possesso del suo nuovo regno: lungo 27 chilometri e largo 18! Il 29, dopo un viaggio pieno di dolorosi incidenti, salpò dal piccolo porto di San Raffaele e il 3 maggio 1814 fu in vista di Portoferraio. Appena gettate le àncore issò a riva la bandiera del suo nuovo piccolo regno, improvvisata durante il viaggio: campo bianco con traversa rossa, sulla quale si seguono tre api.

Alla incredibile inattesa notizia dell'arrivo di Napoleone, fatta certa da un proclama breviloquente del Governatore e da un secondo del loro Sindaco, gli Elbani accorsero da ogni parte dell'isola e n'ebbero il tempo perchè Napoleone non sbarcò sino al secondo giorno dopo quello del suo arrivo. Scese alla Darsena fra il tuonare delle artiglierie del Falcone e il rombo delle campane e gli evviva di tutti, meno di quei pochi che si ricordavano come pochi mesi prima in alcuni paesi elbani si fosse bruciato in effigie lo stesso Bonaparte, e meno pochissimi giacobini che, come Achille e Patroclo nell'omonimo bozzetto del Cladel, l'accusavano di avere sfruttata la Rivoluzione a suo vantaggio, d'averla tradita, tanto che in lui non vedevano che un Moloch, un Minotauro, una tigre del Bengala, che per la sua ambizione e per regalare regni ai fratelli e ducati alle sorelle aveva fatto versare tanto sangue da bastare a sommergere tutta la loro isola, sin sopra al Monte Capanna!

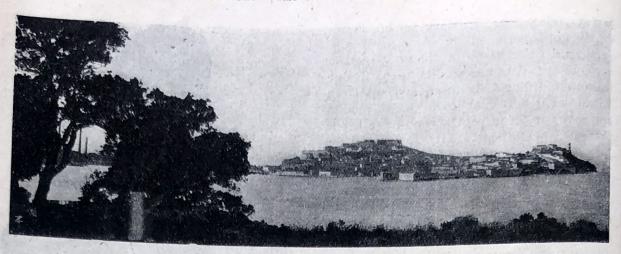
In ogni modo, e nonostante tutto, quasi tutti gli Elbani s'inchinarono a quel genio guerriero che da pochi giorni aveva deposto lo scettro col quale aveva comandato all'Europa. Appena toccò terra i preti elbani fu-

BUSTO DI COSIMO IL GRANDE, DEL CELLINI.

rono i primi a riverirlo e lo posero, in mezzo a loro, sotto un baldacchino inaurato. Il sindaco e gli altri magistrati del Comune gli recarono su un cuscino di seta le chiavi di Portoferraio ed egli, ricordando quelle che gli erano state presentate nei suoi ingressi trionfali a Vienna, a Berlino, a Madrid e a Mosca, toccò quelle della capitale del suo nuovo regno e ringraziò. Poi sempre sotto al baldacchino, col suo piccolo cappello sotto braccio, entrò nella chiesa, s'inginocchiò e pregò fra l'ammirazione di tutto il suo nuovo popolo per quella pietà, invero, non a giudizio nostro ma a quello del maggiore nostro conterraneo, un poco tardiva.

> Lanciata ai troni l'ultima folgore,
> date concordi leggi tra i popoli,
> dovevi, o Consol, ritrarti
> fra il mare e Dio cui tu credevi.

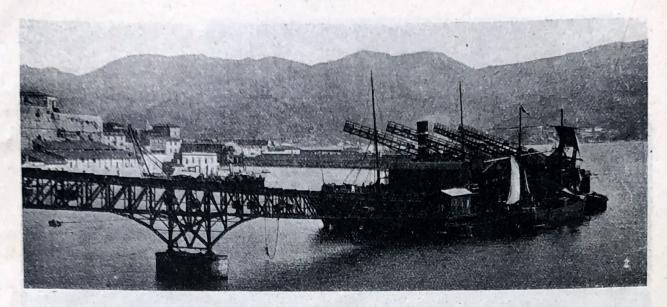
ALLE MINIERE DI RIO.

L'arrivo del Bonaparte aveva suscitato come un delirio di gioia nella popolazione della capitale e in quella accorsa a Portoferraio.

PORTOFERRAIO DALLA VILLA GRANDOLFI.

e questa a vespero male s' indusse a tornare ai suoi paesi. Quella di Portoferraio, ancor più entusiasmata, proseguì sino a tarda ora la festa al suo inatteso Re. Luminarie, musica, ballo pubblico, tutto fu compiuto in suo onore. Alfine tutti rincasarono e il seguito del Bonaparte si congedò, stanco della giornata e voglioso di riposo. Ma non era ancor scorso un quarto d'ora da quel congedo, che Bonaparte fece richiamare Bertrand e Pons d'Herault, direttore delle Miniere di Rio, e significò loro che al mattino seguente voleva essere a Rio Marina per visitare i lavori delle cave del ferro e per far colazione. Pons nella notte stessa dovè correre a Rio per tentare di provvedere a tutto nel breve termine prefissogli dall'Imperatore. Mandò all'alba pescatori a trarre le reti e, con l'aiuto del mare che lo favorì e con quello dei prodotti squisiti dei vitigni elbani, approntò un rifocillamento per l'augusto ospite e pel suo seguito e l'attese con i suoi minatori e con i marinai di Rio in parata d'onore.

La prima gita dell'Imperatore a Rio fu effettuata alle 5 del mattino e con l'orario di colui che, se chiedeva a qualche suo vecchio soldato che ora era, talvolta s'era sentito rispondere: *L'ora che piace a Vostra Maestà.* All'arrivo a Rio l'Imperatore si mostrò lieto dei panorami goduti nella via tortuosa e lunga ma pittoresca e variata come quella che corre fra due opposte marine e valica monti e trovò i minatori con i loro picconi a spalla e i marinai, che avevano alzati i variopinti gagliardetti a riva sui loro velieri, in parata sui due lati della via d'entrata a Rio e passò sorridente fra le due lunghe schiere mostrando il suo gradimento per le acclamazioni con le quali lo ricevettero. A Pons toccarono gli onori della bella giornata ma, nella fretta impostagli, una sua inavvertenza rischiò di turbarne il successo. Aveva dimenticato di fare abbattere durante la notte i numerosi gigli che, in piena fioritura, pompeggiavano sui loro steli nelle aiuole che attorniavano la piccola casa della Direzione delle miniere. Ma l'Imperatore, che conosceva il Pons per un rigido giacobino, finse di non vedere quei simboli dei Borboni che da dieci giorni appena erano giunti a sostituirlo sul trono e la gita finì nel migliore dei modi; anzi quando, dopo qualche mese, l'Imperatore tornò a Rio, volendo trattenervisi e non potendo improvvisare una casa, costrinse il Pons a lasciargli la sua e vi dimorò per qualche tempo perchè la visione di quella attività portuale e mineraria gli piaceva anche per trovare un diversivo alla quiete delle altre sue dimore, nessuna delle quali era, come quella del Pons, così prossima al mare.

A S. MARTINO ED A MARCIANA.

Tornato dalla sua visita alle Miniere di Rio e provvisoriamente poco bene alloggiato nel Palazzo Comunale, l'Imperatore pensò subito a una più adatta dimora per sè e per la sua corte: *la corte di Sancho Panza,* come disse un suo storico. Decise di abbattere delle bicocche e i quattro mulini a vento, già ingegnosamente costruiti dal Camerini quando eresse i forti della Cosmopolis, e unì due vecchie casette a due piani, in alto, accanto ai forti, e ne fece quanto dagli Elbani fu detto: *il Palazzo dei Mulini,* composto di

IL PONTE METALLICO HENNIN AGLI ALTI FORNI.

una sala centrale con quattro finestre volte a Portoferraio e quattro sull'incantevole golfo, con poche altre stanze per i due marescialli e per il suo seguito e un giardino, molto bene tenuto dal suo giardiniere col quale era in continuo rapporto, come fra progettista ed esecutore.

Poichè a Portoferraio non v'era da acquistare mobili, Napoleone mandò l'*Incostante*, il suo brick armato, a Piombino per averne dal palazzo di sua sorella Elisa alla quale quando era stato eletto imperatore aveva regalato il principato di Piombino « *non per favorire una parente* », diceva il decreto con una excusatio non petita, « *ma per affidarlo a mani meno imbelli* ». I mobili che ancor gli mancavano glieli portò una burrasca col naufragio sulle coste elbane di un bastimento sul quale li aveva caricati proprio il Principe Borghese, marito di sua sorella Paolina, che da Genova voleva inviarli a Roma. Quanto si potè salvare fu preso dall'Imperatore che ne chiese invano la fattura al nobile cognato.

L'Imperatore aveva portati all'Elba circa 3 milioni, che corsero grave rischio di rimaner sequestrati per strada. Doveva mantenere, oltre la sua corte, 400 uomini della sua guardia, 100 lancieri polacchi, la milizia corsa che costituivano la sua armata. In più gli equipaggi dell'*Incostante* e di due altre piccole navi. Le spese del riadattamento della palazzina dei Mulini, l'acquisto della campagna di San Martino, sua seconda residenza della quale diremo in seguito quel poco che lo spazio ci consentirà, posero il suo cassiere in grandi strettezze, tanto più gravi in quanto tutte le rendite del suo minuscolo stato non bastavano nemmeno per il miglioramento della viabilità elbana che volle subito meglio curata. Ciò che più gli costava era la scuderia. Aveva portato 20 grossi cavalli normanni pei trasporti pesanti e 20 carrozzieri.

Tutti quei meravigliosi cavalli suscitavano la curiosità e l'ammirazione degli Elbani. La gente si affollava sul loro passaggio. Anche Druot, Bertrand e Cambronne li montavano e con essi Napoleone e il suo seguito visitarono tutta l'Elba.

La seconda gita dell'Imperatore fu verso Marciana Marina. Non erano ancora compiuti i lavori di riadattamento dei Mulini che, noiato dalle conseguenze della troppa vicinanza di quella dimora alla sua capitale, già pensava ad un'altra abitazione nella quale poter vivere più tranquillo e cioè meno noiato dai continui visitatori.

Deviando dalla via per Marciana, dove il corso del Rio della Madonnina s'incurva per andare a scaricarsi al mare, l'Imperatore si recò per una via tutta in una bella valle a San Martino e vi comprò un discreto terreno sul quale già esisteva un modesto fabbricato.

Di là, che ora è mèta a ogni visitatore che all'Elba si trattenga anche solamente per poche ore e che voglia avere una idea dei principali ricordi che l'Imperatore vi ha lasciati, si gode una vista bellissima su Portoferraio e sulla distesa azzurra del suo golfo. Subito dopo che l'ebbe acquistato l'Imperatore mandò i muratori a San Martino e

COME SI CAVA IL FERRO A RIO MARINA.

aggrandì la casa, cambiò il viale d'accesso e, come era consueto, andò ad abitare la nuova dimora prima che quei lavori fossero completati. Saputo che a Portoferraio v'era un pittore milanese, il Rovelli, lo chiamò e gli fece dipingere la stanza principale che fu detta *Sala delle Piramidi*, perchè in stile egiziano, certo a ricordare le glorie della spedizione in Egitto del Bonaparte. Grandi colonne dividono in più quadri ogni parete: minareti, palmizi, cavalcate e cariche di mammalucchi, carovane di cammelli, riempiono quei quadri. Fu su una di quelle colonne che l'Imperatore fece scrivere come già dicemmo: *Ubicumque felix Napoleon*, motto mendace e piccolo episodio di quella grande commedia da lui mirabilmente recitata sino alla fine e cioè sino alla notte della sua inattesa partenza dall'Elba per quella riconquista del trono da lui pensata anche prima di giungere nel suo nuovo regno. Nel soffitto della stanza attigua a quella delle Piramidi e destinata a sala da pranzo, ispirandosi all'affetto pel quale sentivasi sempre legato a Maria Luisa, fece dipingere una coppia di colombi che, per quanto divisi da molto cielo, pur sono riuniti da un lieve nastro volante. Pur troppo l'impietosa consorte non lo ricambiava di quel suo immutabile affetto. Invano le aveva preparato un dolce nido ai Mulini. Essa non venne mai, nè rispose mai alle sue lettere insistenti di richiamo e quando ei trovò modo d'inviarle un messo che le parlò fra i frastuoni della vita allegra di Aix-les-Bains, sua preferita residenza, promise di scrivere e gli scrisse ma lo fece solo per dire al marito che andava a Vienna in seno alla sua famiglia per trovar pace. V... mendacio perchè essa era già nelle braccia del Neipperg, un guercio. Il dolore di vedersi strappare con lei anche il figlio, *son petit chou*, come lo chiamava, e l'intuizione della infedeltà della sua donna, furono le due sofferenze maggiori della sua relegazione, ma le seppe nascondere a tutti, compresa sua madre e sua sorella Paolina, che era venuta a rallegrarlo con quella sua bellezza che il Canova aveva già immortalato nel marmo da tutti conosciuto e con la sua *coquetterie* senza confine, frenata invano da lui.

I visitatori di S. Martino vedono ancora lo studio e la camera del Re dell'Elba. Ma dicesi che i pochi mobili rimasti non sien proprio quelli dei quali si servì. La fine del magnifico *Museo Napoleonico*, fatto erigere nel 1851 a S. Martino presso la casa di Napoleone dal Principe Anatolio Demidoff, marito della Principessa Matilde Bonaparte, nipote di Napoleone I, fu tanto vergognosa da dispensarci di ricordarne qui i particolari. Il figlio del Demidoff fece vendere alla pubblica asta i preziosi cimeli napoleonici che suo padre aveva raccolti in quel grande salone in stile dorico dalle magnifiche colonne di granito. Lo disegnò e ne curò, con grande amore, la costruzione il celebre architetto Matas, l'autore della facciata di Santa Croce, ma se ancora resta il bel fabbricato all'Elba

IL SOFFITTO SIMBOLICO A S. MARTINO D'ELBA.

non v'è ormai che qualche copia dell'elenco delle cose bellissime che in quello erano raccolte.

Appena al principio dell'estate poche stanze vi furono pronte, l'Imperatore andò ad abitarle con un solo aiutante di campo e pochi domestici, ma in breve sentì che in quella conca di monti non può giungere il maestrale che all' Elba allevia, specialmente dopo il meriggio, i calori dell'estate. Fu così convinto che S. Martino gli avrebbe offerta dimora gradita solo in primavera e nell'autunno che decise subito di abbandonarlo. Andò a Marciana Alta, e, ancor più in su, al Romitorio, sotto Monte Giove. Allogò a Marciana Alta sua madre Letizia, che anche essa si era lamentata di soffrire quell'eccessiva estate. Per sè fece impiantare la sua grande tenda da campo accanto alla chiesetta della Madonna sotto la vetta di Monte Giove e per il suo seguito prese la casetta del Romitorio.

Per andare da San Martino a Monte Giove occorre tornare sulla via di Marciana dominata dall'alto Monte Capanna coperto di macchie basse come quelle dell'Argentario e della Corsica tutte scopi, mortelle, albatri e rosmarini. Dopo che la via è corsa per buon tratto parallela al mare per tutto il golfo di Procchio, si giunge a Marciana Marina. È nei golfi di Procchio, e a la Badòla, che si fa la pesca del tonno. Forse nelle sue gite a Marciana Marina, ricordandone le grandi pesche perdute, all'Elba come a Populonia e a Cosa, Napoleone avrà pronunziato il suo detto giustissimo: « *Se le tonnare si tolgono da una località si trasportino su un'altra, ma non si devono privare le popolazioni dei benefici che da esse ne traggono* ». Marciana è un importante grazioso ancoraggio sorto da un villaggio di pochi pescatori. Oggi ha belle e numerose case e una popolazione laboriosa e mite che dall'emigrazione al Venezuela ha tratte diverse discrete fortune. Altrettanto può dirsi di Marina di Campo, altro grazioso ancoraggio elbano.

La valle che sta alle spalle di Marciana Marina è magnifica pei suoi vigneti cosparsi dalle bianche facciate dei tinari e delle casette che quando le viti son vestite risaltano anche più da lontano sul verde dei pampini. La strada che conduce a Marciana Alta traversa una campagna da prima verdeggiante, ma poi che si sale, va perdendo della sua vivezza. Nonostante che in alto diventi scheletrica la terra di Marciana Alta dà vini copiosi e squisiti.

Prima d'arrivare al paese trovansi i resti d'un antico tempio, costituiti da mazzi sovrapposti senza alcuna cementazione come si usava in Etruria. Da Marciana Alta, la sede elbana degli Appiani, che v'ebbero anche la loro zecca e dove avevano divisa la terra fra gli abitanti che ne pagavano un canone alla *canova* in prodotti del suolo ad essi affidato, si sale al Romitorio della Madonna per una strada pavimentata di grezze pietre e fiancheggiata dalla solita macchia bassa. Lassù il Castagneto magnificamente sviluppa e brilla nella luce mattinale e freme nell'aure che nel dopo mezzogiorno salgono dal mare. Acque fresche e limpide zampillano davanti al Romitorio.

La bellezza del panorama che si gode dalla cima di Monte Giove vi trattenne l'Imperatore. Ancora s'addita una grande pietra quale suo sedile preferito. Là si recava al tramonto. Vedeva da quel sedile ciclopico tutto il Tirreno e le isole che incollanano l'Elba e la Corsica e gli si ravvivavano nella mente i ricordi dell' infanzia che lo commovevano, risognava la casa d'Ajaccio saccheg-

LA PUNTA DEL COTTONE.

giata e bruciata quando la famiglia Bonaparte aveva dovuto difendersi a colpi di fucile perchè aveva preso parte alle lotte civili in favore dei francesi e rivedeva i giuochi infantili coi fratelli e ricordava il suo primo amore con una cara fanciulla del suo paese.

AL VOLTERRAIO.

Qualche volta, per salire alle vette più ardue dell'isola, Napoleone e il suo seguito lasciavano a un certo punto i loro magnifici cavalli e si recavano pedestri a visitare i luoghi più solitari e pittoreschi. Un giorno, armato d'un lungo bastone, l'Imperatore si recò a vedere il Volterraio, un castello ricostruito, a quel che dicono gli Elbani, con li stessi massi che avrebbero costituita una acropoli etrusca.

Anche al Volterraio, innamorato della stupenda posizione, Napoleone tracciò la pianta d'una villa grandiosa che diceva al suo seguito voler ivi costruire. Poi, meglio riflettendo, disse che doveva rinunciare a quel suo progetto perchè per realizzarlo sarebbero occorsi milioni che non aveva. Ormai tutto doveva serbare pel progetto suo grande, quello del ritorno in Francia e per esso doveva contare sui denari suoi e sin sui gioielli di sua madre e di Paolina.

Per andare al Volterraio è bello traversare il golfo e scendere ai *Magazzini*. Allo sbarco si trova a sinistra la Villa Grandolfi e a destra la villa del dott. Roster col suo giardino d'acclimatazione che ricorda, in scala ridotta, quello Ricasoli Corsini sull'Argentario.

ALLE GOLE DEL MONSERRATO

Una visita dell'Imperatore ancor ricordata fu alle gole del Monserrato. In essa il maresciallo Bertrand montava l'« Eufrate », il grande cavallo russo. Era del seguito Pons d'Herault, col quale Napoleone aveva finito di legarsi di grande confidenza nonostante il repubblicanismo immutabile di quel direttore delle Miniere di Rio. Il Pons montava un suo piccolo cavallo côrso dal forte piede sicuro. Lasciando la strada di Porto Longone, presero per una stretta allea di cipressi corrente fra borri coperti da agavi e fichi d'India. In fondo v'è un ruscello che va a perdersi sulla spiaggia detta del Barbarossa, forse in ricordo di qualche sbarco fattovi da quell'iniquo corsaro. L'Imperatore, quella mattina in vena di scherzare, invitò i suoi due compagni a una gara di corsa sino alla spiaggia e Pons subito annuì, men-

IL SEDILE CICLOPICO DI NAPOLEONE A MONTE GIOVE.

tre Bertrand diceva che il suo gran cavallo sarebbe stato di ritorno quando quello di Pons non sarebbe ancor giunto alla spiaggia. Ma così non avvenne, perchè tra le risa dell'Imperatore e del seguito il grande cavallo imperiale inciampava in ogni pietra della brutta strada, mentre il piccolo cavallo côrso saltava con l'agilità d'uno stambecco da una pietra all'altra.

Arrivarono all'Eremitaggio, alla cappelletta bianca e alla piccola casa dell'Eremita. Attorno, su terra trasportata, in mezzo a una stesa di rocce aguzze come punte d'agavi, vegeta qualche cipresso e qualche arbusto. Prima d'entrare nella cappella l'Imperatore si pose ad ammirare lo scenario selvaggio e strano e sentendo che l'Eremita diceva che la folgore, nonostante fosse caduta nelle vicinanze aveva sempre risparmiata la sua chiesetta e il romitorio, sorridendo gli additò nelle punte aguzze di quei graniti le ragioni della incolumità della cappella e dell'eremo.

MASCHERA DI NAPOLEONE CONSERVATA A PORTOFERRAIO.

IL RE DELL'ELBA ABBANDONA IL SUO REGNO.

Col Bonaparte siamo ascesi a quasi tutte le vette maggiori dell'Elba. Da esse, vedendo spesso il mare ai quattro settori dell'orizzonte, egli s'avvedeva quanto era piccolo il suo regno. Oh sì, era così piccola quella sua isola e l'aquila vi stava tanto a disagio che il 26 febbraio 1815, appena dieci mesi dal suo arrivo, riaprì le grandi ali e volò verso la sua terra di Francia e si posò di nuovo sul trono. Ma allor che volle tentar nuovamente uno dei suoi grandi voli l'uragano di Waterloo la turbinò e l'abbattè per sempre a 1600 chilometri dall'Europa, sullo scoglio inospitale di Sant'Elena.

RAFFAELE DEL ROSSO.

L'organizzazione degli Uffici americani.

In questo momento in cui si parla continuamente della grande spesa che le pubbliche amministrazioni devono sostenere per l'ingente numero di impiegati che le costituiscono, e si accenna a semplificare, alleggerire, snellire la gigantesca macchina burocratica, senza tuttavia attuare alcuno dei provvedimenti che renderebbero meno costoso il funzionamento dei pubblici uffici, non è privo di interesse conoscere come gli americani provvedano per evitare il formarsi di una ingombrante, costosa e pesante burocrazia.

Accenniamo ad alcuni espedienti che sarebbero di facile attuazione anche tra noi, e che certamente contribuirebbero alla risoluzione della questione.

Nei grandi uffici per evitare alle telefoniste del centralino lunghe e noiose chiamate di impiegati che siano assenti, ad ogni impiegato munito di apparecchio da tavolo corrisponde presso la commutatorista un minuscolo quadro con lampadina e nome dell'impiegato. Se la lampadina è accesa significa che l'impiegato è assente e il servizio telefonico guadagna in rapidità e sicurezza.

La corrispondenza in arrivo è passata ad apparecchi che aprono 300 buste al minuto. Le singole buste poi, prima di passare al cestino, scorrono su una lastra di vetro orizzontale illuminata dal basso, talchè è possibile vedere se inavvertitamente qualche carta vi possa essere ancora inclusa. Un timbro automatico, collegato all'impianto di orologeria elettrica, imprime su ogni lettera che giunga, data, ora e minuto d'arrivo.

Per la posta interna tra uffici si cura l'economia delle buste adottando una busta grande di carta robustissima, rigata esternamente su entrambe le facce e che porta lo spazio per 52 indirizzi successivi. La busta ha quattro finestrelle trasparenti che lasciano vedere a colpo d'occhio se la busta sia o no vuota.

Nei conteggi si tende sempre più a trascurare i decimali in tutte le addizioni e le sottrazioni. Si ritiene che in questi casi convenga piuttosto abbandonare e perdere qualche piccola somma che non sprecare tempo e denaro per un'esattezza che riuscirebbe eccessivamente costosa.

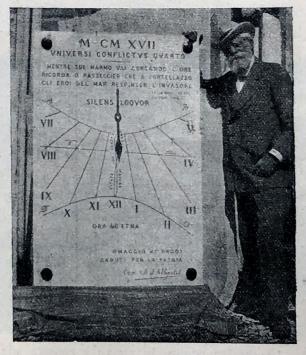
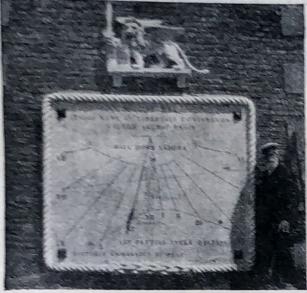
In generale si tende a riunire gli impiegati, salvo quelli che abbiano funzioni direttive, in grandi sale, divise da tramezze a vetrata, che consentono di ispezionare a colpo d'occhio l'intero ufficio.

UN TURISTA ORIGINALE

IL MAPPAMONDO DEL CASTELLO DE ALBERTIS A GENOVA.

Poichè non soltanto al turismo in generale, ma altresì a varie specie affatto particolari di turismo, il turismo dei grandi uomini, il turismo dei sovrani, dei poeti, delle donne, dei fanciulli, il turismo postale, il turismo aereo, il turismo scribacchiante, ecc., questa Rivista ha dedicato ogni tanto articoli assai interessanti, ritengo non sarà discaro a' suoi lettori che io mi occupi di un turismo addirittura specialissimo, quello di cui l'illustre viaggiatore E. A. D'Albertis ha fatto, si può dire, precipua occupazione della meravigliosamente attiva sua vecchiaia. Nel *Corpusculum Inscriptionum,* dove ho raccolto curiose iscrizioni di ogni genere, trattando delle iscrizioni sulle meridiane, parecchie ne ho riportate da lui composte per quelle numerosissime che, senza riposo, in questi ultimi anni andò costruendo specialmente sui nostri nuovi confini. Dovrò quindi ripetere parecchie cose già note a quanti hanno letto quel mio libro, ma mi lusingo non sarà discaro neppure ad essi il ritrovarle qui esposte, anzichè specialmente dal punto di vista delle loro iscrizioni, più tosto quale una delle tante e svariate attività turistiche, le quali taluni ritengono si esplichino soltanto in un divertente vagabondaggio.

Nella prefazione al suo libro: *Una Crociera sul Nilo* (Torino, Paravia, 1911) il comandante D'Albertis osservava che la più potente ed arcana suggestione a cui soggiace l'uomo al cospetto della natura, è data egualmente dai tre più vasti campi che questa presenta sulla nostra terra: il mare, la montagna, il deserto, i quali sono, infatti, cotanto differenti l'uno dall'altro, ma pur tanto affini nei loro imponenti e affascinanti fenomeni. Pochi uomini hanno navigato il mare sterminato, hanno asceso eccelse vette di montagne, hanno attraversato a dorso di cammello immensi e pianeggianti deserti al pari dell'autore di detto libro, autore altresì di molti altri libri di viaggi che, in questo speciale genere letterario, rimarranno tra i migliori e i più interessanti. Tali, per citarne alcuni, quelli in cui narra le sue crociere alle Azzorre, alle isole Madera e Canarie, a San Salvador, la prima terra scoperta da Cristoforo Colombo, e il suo *Viaggio nel Victoria Nianza e nel Benadir* (Bergamo, Istituto di Arti Grafiche, 1906) e il *Periplo dell'Africa* (Milano, Treves, 1910) e, non minima delle sue gesta turistiche, il viaggio all'Harrar da lui semplicemente intitolato: *Una gita all'Harrar* (Milano, Treves, 1906), come chi dicesse: una giterella da Milano a Monza o da Roma a Frascati!

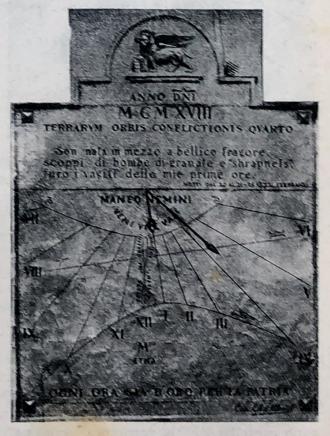
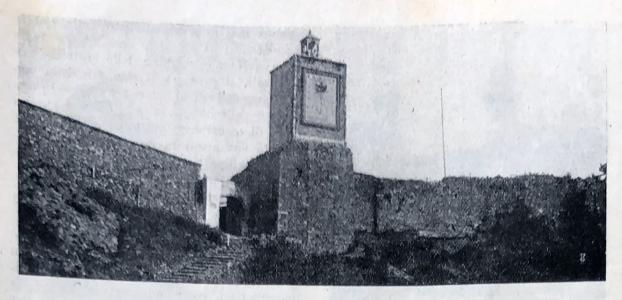
Parmi non occorra ch'io altro aggiunga per ricordare quale tempra di turista, o meglio di grande viaggiatore, fu, negli anni suoi più validi, quella del nostro ligure audace, del quale mi basta dire ancora che quando pel soverchio peso degli anni dovet-

LA MERIDIANA DI CORTELLAZZO ED IL SUO IDEATORE.

L'ARSENALE DI VENEZIA.
(NELLA TORRE DI DESTRA DELLA FOTOGRAFIA SUPERIORE È VISIBILE LA MERIDIANA, CHE APPARE NELLA FOTOGRAFIA INFERIORE CON A LATO IL COSTRUTTORE).

te rinunciare alle sue « gite » e rassegnarsi a non muoversi più che in casa sua, voglio dire in Italia, traendo profitto delle vaste cognizioni astronomiche acquistate, si diede a costruire meridiane sulle ville degli amici sparse al monte ed al piano, su edifici di pubblici istituti o stabilimenti, su palazzi di borgate o di città cui volle lasciare ricordo di sè; meridiane tutte notevoli non solo per la loro scientifica perfezione ma altresì per gusto d'arte. Fin dai primi tempi in cui il vecchio navigatore a riposo si accinse a questa nuova esplicazione della sua attività inesauribile, Edmondo De Amicis lo aveva battezzato: « girovago pintor di meridiane », e se si pensa all'alta poesia che emana da queste antichissime ma sicure, impassibili, misuratrici del Tempo, fiume perenne che ha foce nell'Eternità, si troverà certo assai bene applicata la detta perifrasi che ricorda il « girovago cantor » come venne chiamato il vecchio Omero.

Non appena anche l'Italia nostra fu trascinata nell'immane conflitto della guerra mondiale, il D'Albertis, comandante nella Riserva Navale, memore delle arditezze sue giovanili, si presentò al ministro della marina chiedendogli di essere riammesso in servizio e sollecitando in particolar modo un posto di osservatore aviatore; ma a cagione dell'età sua avanzata non potendo il ministro accogliere le sue domande, egli, congedandosi da lui, gli disse:

— Continuerò a fare meridiane... di guerra!. — E qua e là per tutta Italia, in Val d'Aosta, a Brindisi, a Taranto, lungo il fronte, persino in Albania, disseminò le sue nuove meridiane col motto: *Hora belli*, ponendo su ognuna di esse iscrizioni patriotticamente eccitatrici, come, ad esempio, su quella che fece per una caserma di alpini in Val d'Aosta:

> Di qui volate all'Itala vittoria,
> Invitti figli delle balze alpine...
> Io seguo l'ora della vostra gloria!

Perciò le numerosissime meridiane che il D'Albertis ha costruito negli anni di guerra sono altrettanti patrii monumenti sparsi specialmente nei luoghi che ricordano le nostre battaglie. Tutte hanno nella parte superiore l'indicazione dell'anno, sotto la qua-

MERIDIANA A RICORDO DEI BOMBARDAMENTI AEREI DI VENEZIA.

LA MERIDIANA DI KANINA IN ALBANIA.

le è inciso: *Universi conflictus anno tertio,* ovvero *anno quarto,* o *anno quinto,* secondo la data, e sotto lo gnomone le parole elo-

MERIDIANA DEL CASTELLO MONTEGALLETTO A GENOVA.

quentissime: *Silens loquor,* « tacendo parlo ». Su quella che fece per Cortellazzo l'iscrizione dice:

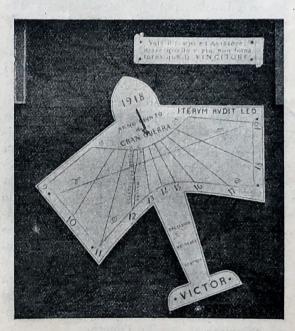
Mentre su marmo vai cercando l'ore
Ricorda, o passegger, che a Cortellazzo
Gli eroi del mar respinser l'invasore...

Sopra un'altra che corse a fare a Grado, per la Capitaneria del porto, non appena quella città fu riconquistata all'Italia, pose:

Tra pace d'onda e bellico fragore
Nova Aquileia, di Venezia madre,
Grado redenta qui ti dona l'ore...

se non che, dopo Caporetto, ritornati colà gli Austriaci, questi si affrettarono a deturparla cancellandone la patriottica iscrizione, ma conservandone la parte gnomonica perchè, esattissima come è, serviva assai bene anche ad essi! Pure ad Aquileia il meraviglioso vegliardo s'era accinto a donare l'utile ornamento di una sua meridiana, ma il 28 ottobre 1917, sopraggiunte le tristi giornate dell'invasione, dovette abbandonarne i lavori. Con ligure tenacia il giorno della vittoria egli si affrettò a completarla e, ricordando il tempio bombardato, scrisse su di essa:

Presso al ferito Tempio, ad ogni aurora,
Su questo muro incolume rimasto
Ricorderò della Gran Guerra l'ora.

Dovendo le meridiane servire ad un unico ben determinato scopo, chi volge ad esse il

MERIDIANA DELLA STAZIONE IDROVOLANTI DI VENEZIA.

pensiero è facilmente tratto a immaginarle su per giù della stessa forma, così come gli orologi tascabili, sieno d'oro o di vilissimo metallo, più o meno si rassomigliano. Il D'Albertis invece ha saputo genialmente portare nelle meridiane da lui costruite una grande varietà di aspetto che giunge talvolta anche alla bizzarria. Così in quella che, sopra una grande lastra di marmo, fece per la stazione degli idrovolanti a Sant'Andrea, presso Venezia, nonostante l'inevitabile schematismo, è facile vedere la sagoma di un aeroplano. Altre sono di gusto artistico veramente squisito, come quella bellissima che fece per l'Arsenale di Venezia, firmandola con gentile pensiero: *Nauta ligur,* quale omaggio di un « marinaio ligure » alla città rivale un tempo alla sua, ora sorella. Il marmo su cui questa meridiana è delineata ha nel quadrato suo orlo il semplice ornamento di una gomena navale allacciata con nodi caratteristici, quali sanno intrecciare gli uomini di mare, e sopra di essa, posato su elegante mensola, rugge minaccioso il glorioso Leone di S. Marco che, con la zampa destra sul Vangelo aperto, imbranca la spada vittoriosa.

MERIDIANA SUL PALAZZO COMUNALE DI NOLI.

MERIDIANA DEL CAMPANILE DI VINADIO BAGNI.

Maestosa nelle sue linee austere è un'altra meridiana che il D'Albertis andò a costruire a Kanina, in Albania, sopra un'alta torre dominante vasta estensione di terre. Non minima tra le molte grate memorie che l'Italia lascia di sè in quel paese è rimasta colà quella meridiana, ma se non altro da queste memorie, oltre che dal proprio interesse, è sperabile che l'Albania rimanga avvinta all'Italia per sempre.

Subito dopo la nostra grande vittoria, nel periodo dell'armistizio, molte altre meridiane il vecchio comandante andò a costruire a Trento, a Trieste, a Serravalle Adige e non so in quante altre città redente, ponendo su di esse, insieme col motto: *Horæ Iustitiæ,* iscrizioni che ricordano la data della restituzione di quelle città all'« alma Madre ».

E dopo tante meridiane di guerra, il comandante D'Albertis ne fece finalmente una per la pace. Questa egli mise sulla torre d'ingresso della splendida sua abituale dimora, il Castello di Montegalletto che, mirabilmente da lui restaurato molti anni addietro, arricchito dal proprietario con gl'innumerevoli interessanti ricordi de' suoi viaggi, è diventato un Museo etnografico e artistico di non lieve importanza, è da augurare rimanga decoro della città gloriosa ove sorge, e monumento imperituro alla memoria dell'illustre suo figlio che lo eresse. Sulla detta meridiana « di pace » il D'Albertis incise: *M. CM. XVIII. Gentium conflictus quinto et ultimo...* Nel centro è il motto: *Horæ Iustitiæ,* verso il quale convergono le punte delle aste che sorreggono le varie bandiere dei popoli alleati imponenti, *viribus unitis,* la pace. Con molta genialità le aste delle dette bandiere così convergenti vengono a formare le linee orarie della meridiana stessa, mentre nel lato inferiore di questa è riportato, con lievissima variante, il bel verso virgiliano: *novus ab integro sæclorum nascitur ordo.* « Un nuovo ordine di cose sorge nella pienezza dei tempi ».

Pur troppo dovranno trascorrere anni parecchi prima che il *novus ordo* allieti il mondo intero. Soltanto qualche decennio dopo la sua tremenda Rivoluzione potè la Francia bearsi in un periodo di prosperosissima pace, e rivedere le uova a un soldo l'una e il vino a trenta centesimi al litro! Ma io meglio non saprei finire questo modesto cenno dedicato all'opera del « girovago pintor di meridiane » se non augurandogli che possa egli pure vedere nella sua più tarda età almeno l'aurora dei tempi migliori.

AMERICO SCARLATTI.

Per il ripristino dei biglietti combinabili internazionali

Ad iniziativa delle ferrovie belghe dello Stato, verso i primi dello scorso mese di febbraio è stata convocata a Bruxelles una conferenza fra i rappresentanti delle amministrazioni ferroviarie dei paesi dell'Intesa e neutrali, allo scopo di studiare la possibilità della riorganizzazione del servizio dei biglietti combinabili internazionali.

Come si sa, questa organizzazione prima della guerra faceva capo all'Unione delle ferrovie germaniche, le quali avevano la gerenza ed amministrazione del servizio, cui avevano aderito le principali ferrovie europee, ad eccezione di quelle inglesi (o, per lo meno, vi avevano aderito solo in parte e negli ultimi anni) e non poche imprese secondarie e compagnie di navigazione. Con tale servizio era possibile al viaggiatore presentarsi alle principali stazioni ed agenzie e chiedere un biglietto per un itinerario il più svariato, circolare o di andata e ritorno attraverso l'Europa, mediante la combinazione di un certo numero di tagliandi corrispondenti ciascuno a un determinato percorso per ferrovia o piroscafo. Questa organizzazione, ottima in verità sotto il punto di vista tecnico e del suo funzionamento, presentava però il difetto di tutte le cose di origine tedesca: prevalenza assoluta dell'amministrazione dirigente sulle altre, moneta unitaria il marco, unica lingua ufficiale ammessa nelle conferenze delle amministrazioni partecipanti quella tedesca. Fra i tanti si dice a carico della Germania ve n'è uno, attribuito agli inglesi: il servizio dei combinabili sarebbe stato organizzato dai tedeschi unicamente per controllare il movimento dei viaggiatori, la direzione e la intensità delle sue correnti.

Con lo scoppio delle ostilità naturalmente questo servizio è stato sospeso e la relativa convenzione, come tutte quelle esistenti fra gli Stati dell'Intesa e gli Stati centrali, denunziata.

La situazione è rimasta così fino alla proposta delle ferrovie belghe.

La riunione del febbraio, che forse avrebbe potuto essere più importante per numero di amministrazioni rappresentate, se fosse stata preparata un po' più a lunga scadenza, ha riunito i rappresentanti delle ferrovie dei seguenti Stati: Belgio, Francia, Inghilterra, Italia, Lussemburgo, Olanda e Svizzera.

Sappiamo che in questa riunione, di carattere preliminare, sarebbero state indicate le basi su cui ricostituire il servizio e che le amministrazioni francesi si sarebbero intanto assunto l'incarico di redigere il testo della nuova unione, cui dovrebbero in seguito essere chiamate ad aderire le amministrazioni delle altre nazioni che non presero parte alla riunione.

Trattasi di un lavoro assai complesso e di non lieve peso: ma forse più ancora importante della ricostruzione sarà il lavoro di gerenza ed amministrazione. Occorre assicurare un servizio che funzioni altrettanto bene quanto quello tedesco ed in cui tutte le principali amministrazioni interessate si trovino su un piede di eguaglianza, senza prevalenza dell'una a danno dell'altra.

Una questione non meno importante e delicata da risolvere è quella della dirigenza del servizio. Mentre evidenti ragioni di convenienza portano ad escludere che tale servizio ricada nelle mani della Germania, ragioni egualmente di opportunità consigliano di affidarlo ad uno Stato, che per i suoi precedenti e per la sua speciale situazione, possa tornare egualmente accetto a tutti. La ripresa delle trattative fra amministrazioni e amministrazioni dei paesi che si sono trovate a conflitto, specie nei primi tempi, costituisce un affare delicato, che può assai più agevolmente essere trattato da un intermediario. E, notate, queste sono cose importantissime da risolvere, perchè da esse può dipendere la riuscita o meno del servizio.

Forse le ferrovie federali svizzere, anche per la posizione geografica del paese e la preparazione tecnica, sembrerebbero le più indicate per assumere la dirigenza.

Per un paese come l'Italia poi, nel quale ha sì grande importanza il movimento dei forestieri, una buona organizzazione di biglietti combinabili deve essere molto bene accetta. Noi siamo sicuri che a questo proposito la Direzione Generale delle Ferrovie sarà attiva perspicace. Qualche tempo occorrerà naturalmente prima che il servizio possa essere attuato; ciò sarà anche bene in attesa che la situazione generale migliori e che i traffici ripiglino la loro normalità, ma ciò che occorre fare nel frattempo è lavorare, predisporre, *predisporre bene*.

L'Enit non mancherà a tempo opportuno di fare quanto è nel suo còmpito, indicando e proponendo nuovi itinerari e percorsi e nuove combinazioni. Dopo la guerra, molti luoghi hanno assunto all'occhio del viaggiatore una importanza che prima non avevano. Questi luoghi, come le belle terre redente all'Italia, occorre che siano percorse e conosciute dal turista e a ciò può contribuire un buon servizio di combinabili.

Il servizio delle agenzie di viaggi si è molto sviluppato in questi ultimi tempi, più di quel che non fosse prima della guerra: è molto facile al viaggiatore farsi comporre, sotto una copertina, con molti tagliandi, da una agenzia importante, un biglietto per un itinerario svariato; ma ciò non basta. Esistono certi tipi tradizionali di biglietti, quali il combinabile, che rimangono sotto certi aspetti nella preferenza del pubblico e che perciò bisogna ripristinare.

E non solo i combinabili internazionali, ma anche i combinabili interni converrà ripristinare, per non commettere una ingiustizia.

L'Enit ha già fatto alcune proposte concrete all'Amministrazione italiana e ne illustreremo la portata non appena sarà possibile parlarne.

LAMPO
BENZINA SUPERIORE
SOCIETÀ·ITALO·AMERICANA
PEL·PETROLIO
Depositi e Rappresentanti in tutte le città d'Italia

FIAT

LA "TASSA DI SOGGIORNO,,

Abbiamo ricordato nel numero precedente che la tassa di soggiorno è stata istituita in Italia con la legge 11 dicembre 1910 n. 863, la quale veniva recentemente modificata, o per meglio dire, amplificata con il decreto-legge 6 maggio 1920, n. 769.

Le disposizioni principali ne sono le seguenti:

1. - L'applicazione della tassa è facoltativa e possono essere autorizzati ad imporla i comuni « a cui conferisce importanza essenziale nell'economia locale l'esistenza di stabilimenti idroterapici o il carattere di stazione climatica o balneare ».

2. - Secondo la legge del 1910 la tassa di soggiorno era in realtà una « tassa di cura » essendovi tenuti solamente coloro che si recassero a dimorare nel comune a *scopo di cura*. Il decreto-legge del 1920 ha invece esteso l'obbligo *a tutti coloro che prendono temporanea dimora nella stazione idroterapica, balneare o climatica, tanto a scopo di cura, quanto a scopo di svago o di soggiorno*. La tassa di soggiorno ha ripreso così la sua vera fisionomia, quella stessa datale nel primitivo disegno di legge presentato dal Ministro delle Finanze alla Camera dei Deputati nel 1910, ove si parlava genericamente di *soggiorno;* tale concetto fu sostituito poi da quello più limitato di *cura* con le modificazioni introdotte nel testo dalla Giunta del Bilancio.

3. - La tassa viene riscossa dal comune o direttamente, ovvero per il tramite degli stabilimenti di cura o degli albergatori.

4. - I proventi della tassa debbono destinarsi *esclusivamente* alle spese ritenute necessarie allo sviluppo delle stazioni di cura, sia con opere di miglioramento o di ampliamento, sia di semplice abbellimento.

5. - La gestione del prodotto della tassa è affidata alle amministrazioni comunali a mezzo di una contabilità speciale, *separata dal bilancio ordinario,* in cui deve essere annualmente registrata la previsione del prodotto e quello delle sue erogazioni. È vietato esplicitamente qualsiasi *storno o trasporto di fondi dal bilancio particolare della tassa a quello generale del comune*.

6. - L'importo della tassa fissato dalla legge del 1910 in un massimo di L. 10 per persona, è stato elevato dal decreto-legge del 1920 al limite di L. 30: la quota è ridotta alla metà per i bambini ed i domestici. Sono consentite pure delle esenzioni per varie categorie, fra cui gli indigenti, gli spedalizzati, i sanitari, i militari.

7. - La facoltà di applicare la tassa deve essere chiesta dal comune, su deliberazione del proprio consiglio, ovvero dalla frazione di un comune anche quando la domanda relativa sia presentata da due terzi degli elettori ad essa appartenenti.

8. - L'applicazione è autorizzata per Decreto Reale su proposta del Ministro dell'Interno di concerto con quello delle Finanze, ai quali spetta pure l'approvazione del regolamento che in ciascun comune deve disciplinare la tassa.

Come abbiamo già rilevato nel precedente articolo, per parecchi anni solo pochissimi comuni si valsero della facoltà di introdurre la tassa di soggiorno: fra i primi che l'hanno applicata vanno ricordati Salsomaggiore, Montecatini, Riolo, Fiuggi, Castrocaro, Ischia, Bagni di Casciana, Sermione, delle stazioni idrominerali; Bordighera, Rapallo, Salò, San Remo, Sestri-Levante, Venezia-Lido, delle climatiche balneari. Non è stato che in questi ultimi tempi e specialmente dopo il decreto-legge del maggio 1920, che le domande e le relative autorizzazioni si sono fatte assai più numerose; onde alla fine del 1920 la tassa trovavasi istituita in una trentina di stazioni idrominerali ed in più di un centinaio di stazioni balneari e climatiche.

Ad esse sono da aggiungersi i luoghi di cura delle nuove provincie, ove però la tassa viene ancora riscossa ed amministrata secondo le norme del regime austriaco.

Come esempio di gettito nostrano della tassa possiamo citare Salsomaggiore: entrata in vigore sin dal 1911 vi è sempre stata regolarmente riscossa negli stessi stabilimenti termali per conto del comune, dando i seguenti introiti:

Anno		Lire	Anno		Lire
1911	— L.	133.950	1916	— L.	147.990
1912	— »	145.160	1917	— »	160.810
1913	— »	157.660	1918	— »	140.215
1914	— »	138.250	1919	— »	187.170
1915	— »	99.555	1920	— »	334.717

Sino a tutto il 1919 la tassa era unica sulla base di L. 10 per persona e per stagione: nel 1920 — in seguito al decreto-legge del maggio — fu elevata e classificata in 5 categorie a seconda della importanza dell'alloggio:

Categoria I. — L. 30
» II. — » 25
» III. — » 20
» IV. — » 15
» V. — » 10

Le cifre degli introiti sopra riportate bastano a dimostrare, senza altri commenti, quale risorsa possa costituire la tassa di soggiorno per un comune sollecito della prosperità della stazione di cura di cui è sede. È interessante il rilevare che nel 1920 il provento di Salsomaggiore — con 23.000 frequentatori — superò notevolmente quello di Vichy, ove si riscossero solamente franchi 232.481,90, sebbene il concorso vi sia stato di oltre 100.000 frequentatori.

***

Il numero rilevante di stazioni di cura che hanno introdotto la tassa di soggiorno è il segno manifesto di un vero e proprio risveglio nazionale nei riguardi dell'industria termale e climatica: in nessun paese come nel nostro essa è favorita da tante ed incomparabili risorse naturali, d'onde la coscienza sempre più diffusa della necessità d'alimentarne lo sviluppo, di renderla con ogni mezzo più moderna e perfetta, sì da instradarla sicuramente verso la prosperità e la fortuna. D'altro canto la crescente gravezza delle spese che in questo periodo post-bellico non accenna ancora ad arrestarsi durevolmente, ha costretto i comuni che si trovano in condizioni di farlo, a battere moneta anche con la tassa di soggiorno, a parziale ristoro delle proprie finanze.

La guerra, per questo rispetto come per tanti altri, è stato un vero colpo di frusta in avanti, e ne è risultato che una legge sebbene facoltativa e sebbene tardivamente risvegliata da un letargo di parecchi anni, sta ora producendo in Italia frutti impensati, ma non perciò meno buoni!

Se sino a qualche anno fa la persistente... astinenza dei comuni a valersene poneva sul tappeto la questione della *obbligatorietà* della tassa, questa di fronte ai risultati odierni ha perduto alquanto della sua importanza; tuttavia non sembra debba essere del tutto abbandonata. Il fatto che moltissime stazioni abbiano applicata o stieno applicando la tassa offre anzi un ottimo argomento in favore della sua imposizione obbligatoria in tutte quelle località che dalla loro natura traggono fondamento per istituirla. Giacchè essendo dimostrato ormai da un grande numero d'esempi che la tassa di soggiorno è pienamente giustificata e di agevole applicazione, che può produrre larghi benefizi, e che d'altro canto non dà luogo ad alcuno degli inconvenienti pavidamente supposti nei primi anni, non è più ammissibile che dei comuni recalcitranti si sottraggano, per ignoranza o per miopia, al preciso dovere di migliorare le proprie condizioni e contribuire così al benessere dell'intero organismo nazionale, di cui essi sono altrettante cellule.

D'onde a parer nostro la necessità che la tassa di soggiorno sia resa obbligatoria in tutte le località che abbiano i requisiti per applicarla.

Ma quali sono queste località?

La legge del 1920 le ravvisa nei « comuni a cui conferisce importanza essenziale sull'economia locale l'esistenza di stabilimenti idroterapici, o il carattere di stazione climatica o balneare ». Una circolare sulle modalità di applicazione della tassa, diramata dal Ministero dell'Interno il 12 gennaio 1911, dice inoltre: « La facoltà di applicare la tassa è subordinata all'accertamento che l'esistenza degli stabilimenti e il carattere di stazione climatica o balneare conferisca speciale importanza all'economia locale e sia necessario provvedere allo sviluppo, o comunque, al miglioramento delle condizioni locali. Tale accertamento è riservato a questo Ministero al quale, in conseguenza, devono con la domanda essere comunicati tutti gli elementi necessari per un esatto giudizio ». Effettivamente come è di spettanza del Ministero dell'Interno l'autorizzare l'esercizio di stabilimenti di cura — in virtù di altre disposizioni di legge — sembrerebbe logico che anche gli accertamenti e il relativo giudizio di cui parla la circolare venissero devoluti a quello stesso Ministero. Ed infatti per quanto concerne la parte riguardante i mezzi di cura esso possiede nella Direzione Generale della Sanità l'organismo più autorevole e competente. Ma lo studio e la valutazione di tutti gli altri elementi ambientali, molteplici e complessi, che formano la vera e propria « stazione di soggiorno » esorbitano dai confini d'una semplice visione sa-

nitaria ed igienica, nè sarebbe d'altronde possibile prescindere in alcun modo da essi.

Bisogna convenire che, a questo riguardo, la legge francese è migliore della nostra: questa si contenta di una locuzione alquanto vaga ed elastica, la cui esecuzione non può non dar luogo a delle lacune; quella invece — lo abbiamo veduto — stabilisce una procedura precisa che, per quanto... abbondante, è circondata da tutte le garanzie e porta, come caposaldo del provvedimento, a riconoscere ufficialmente la qualità di stazione idrominerale o climatica ed al conferimento per decreto presidenziale del «titolo» relativo.

L'introdurre anche da noi un simile riconoscimento come premessa indispensabile all'autorizzazione della tassa di soggiorno, sarebbe — crediamo — un passo decisivo verso quella più perfetta disciplina della materia che l'esperienza passata fa desiderare. In sostanza la tassa è stata istituita per favorire lo sviluppo delle stazioni di cura, di quelle sole però che sieno suscettibili di tale sviluppo. Ma il giudizio relativo non potrebbe scaturire che da un insieme di accurate indagini affidate, ciascuno nella propria sfera, ad organi specificamente competenti, sorretti nel còmpito loro da disposizioni legislative e regolamentari non equivocabili: tale giudizio avrebbe come corollario pratico il riconoscimento ufficiale della qualità di stazione di cura, il quale da un lato garantirebbe che l'applicazione della tassa di soggiorno è giustificata, e dall'altro costituirebbe un fattore di valorizzazione d'una portata pratica incalcolabile per l'interesse delle stazioni prescelte.

E poichè la nostra legge prevede già una serie di accertamenti prevalentemente di natura tecnica, sanitaria ed igienica non vi sarebbe che da integrarli, affinchè *l'istruttoria* fosse completa, con quelli aventi tratto alle comunicazioni e al soggiorno, affidandone l'esecuzione ad un organismo particolarmente versato in materia; questo non potrebbe essere altri, per la sua stessa funzione, che l'*Ente Nazionale per le Industrie Turistiche,* la cui crescente attività si estende anche alle stazioni di cura, com'esso ne ha date recenti e già luminose prove.

Non è nostro intendimento occuparci della procedura che si dovrebbe seguire; la più semplice e la più spedita sarà anche la migliore purchè la parte sostanziale non ne venga inceppata o travisata: e la parte sostanziale è quella di riconoscere quali località sono o possono essere realmente considerate — per l'insieme dei loro elementi costitutivi — delle *stazioni di cura* vere e proprie, per conferire ad esse, *e ad esse sole,* l'obbligo ed il vantaggio della tassa di soggiorno.

Questa « cernita » ci sembra indispensabile nel nostro Paese più ancora che altrove, come crediamo d'aver già dimostrato in un nostro recente articolo (1); basti il ricordare che in più di mille comuni italiani esistono delle acque minerali, mentre non si contano le località ove, a rigore, si potrebbe fare un soggiorno climatico, per misurare quale vasto ed infecondo sperpero di denaro si avrebbe se a tutte si estendesse l'applicazione della tassa di soggiorno, col pretesto che esse hanno « carattere » di stazione di cura. E tanto più la cernita sarebbe indispensabile se la tassa dovesse essere resa obbligatoria, come è intuitivo.

***

Un'altra questione fondamentale è quella della amministrazione dei proventi della tassa in vista della loro retta destinazione agli scopi designati dalla legge, cioè « alle spese ritenute necessarie allo sviluppo delle stazioni di cura, con opere di miglioramento e di ampliamento o anche di semplice abbellimento ». Sono dunque gli stessi scopi per i quali è stata creata la tassa in Germania, Austria-Ungheria e Francia.

Vediamo a titolo di illustrazione pratica, un esempio di utilizzazione del prodotto della tassa, il preventivo di Vichy per il 1921, riguardante l'introito del 1920, già citato (Fr. 232.481,90).

1. Sovvenzione all'Ospedale civile per migliorare il trattamento dei malati (2)	fr.	20.000.—
2. Lavori di risanamento	»	25.000.—
3. Acquisto di auto-innaffiatrice	»	60.000.—
4. Acquisto di una spazzatrice a polverizzazione	»	40.000.—
5. Acquisto di un autocarro per asportare le immondizie	»	25.000.—
6. Sovvenzione alla Società Ippica francese	»	10.000.—
7. Sovvenzione alla Soc. delle Corse	»	10.000.—
8. Sovvenzione alle Società locali	»	10.000.—
9. Spese di riscossione (esattori, stampati)	»	20.000.—
10. Segreteria	»	1.000.—
11. Imprevisti	»	1.481.90
	fr.	222.481.90

(1) « L'ENIT e l'Industria Termale Italiana ». *Le V d'Italia*, gennaio 1921, pag. 49.

(2) Secondo la legge francese, una parte dei proven della tassa deve servire a facilitare la cura degli indigenti

Mancano al conto 10.000 franchi — il che poco importa ai fini della nostra esemplificazione — di cui non è traccia nel preventivo che riproduciamo come è stato ripetutamente pubblicato: potrebbe forse trattarsi di una ommissione concernente l'ammontare della sovvenzione alla Camera d'industria termale.

Come sappiamo, in Francia l'amministrazione dei proventi della tassa di soggiorno spetta formalmente ai comuni, ma realmente è fatta dalle Camere d'Industria termale o climatica costituite per legge in ogni stazione, mentre in Germania e in Austria ne sono investite apposite Commissioni di cura la cui composizione varia secondo le località. Solamente in Italia tale gestione è rimasta di pertinenza esclusiva del comune, sia pure a titolo ben distinto e separato da quella del bilancio ordinario, sia pure con esplicito divieto di stornarne o trasportarne dei fondi a favore di esso. Ed è questo un altro punto di inferiorità della legislazione italiana rispetto a quella dei paesi ora citati, perchè a nostro avviso il sistema non dà affidamento che l'amministrazione dei proventi corrisponda in ogni caso e nel modo più efficace ai fini determinati dalla legge.

A proposito di questo argomento avemmo altra volta occasione di rilevare come i nostri luoghi di cura appartengano, nella grande maggioranza, a comuni rurali o a loro frazioni: il particolare ambiente della « stazione » si è venuto in essi formando come una vera e propria soprastruttura a funzionamento stagionale, ossia periodico, dovuto in prevalenza ad elementi d'importazione che costituiscono una popolazione avventizia formata, oltre che dal pubblico dei frequentatori, dai professionisti, dai conduttori degli stabilimenti, dagli albergatori e dagli altri esercenti di stagione. Ma a tutti costoro — che pur rappresentano l'attività economica preponderante, la vita medesima della stazione — non è riserbata alcuna ingerenza, alcuna partecipazione, alcun controllo sulla gestione dei proventi d'una imposta creata per lo sviluppo ed il miglioramento della stazione cui sono legati come i principali interessati. Essa è invece attribuita esclusivamente ai reggitori del comune che escono in genere dall'altra parte della popolazione, quella indigena e fissa, delle due la meno adatta ad assolvere tale mandato. Eppure gli interessi della popolazione stagioniera per lo meno equivalgono a quelli di quest'ultima: eppure ai *curisti* abituali, ai medici, ai conduttori degli alberghi e degli stabilimenti, alle persone che tornano ogni anno ad esercitarvi i loro commerci e le loro industrie, va riconosciuta una capacità a giudicare dai bisogni della stazione non inferiore a quella degli amministratori del luogo.

V'ha dunque a dubitare fortemente — e molti, troppi esempi avvalorano il dubbio! — che, meno rare ed onorevoli eccezioni, le amministrazioni locali sappiano rendersi conto adeguato dei complessi e difficili problemi dai quali dipende la fortuna d'una stazione di cura e tanto meno posseggano qualche attitudine a risolverli, almeno in rapporto alla destinazione dei prodotti della tassa: anzi predomina in esse una mentalità ristretta alla pura considerazione di interessi particolaristici, non di rado inquinata da quello spirito di fazione che è specialmente ardente nei piccoli centri. In queste condizioni chi ci assicura che talvolta l'erogazione dei proventi non venga distratta dai suoi fini e rivolta, putacaso, a migliorare — sotto colore di... abbellimento della stazione! — le condizioni economiche dei dipendenti comunali?

Simile questione, amiamo ricordarlo, fu anche oggetto d'esame nel Congresso delle Città d'Acque tenutosi a Monaco l'anno scorso, precisamente a proposito delle amministrazioni comunali italiane, ed essendo alquanto spinosa vi fu trattata delicatamente... con le molle! Ma vi si udirono delle dichiarazioni assai edificanti ed istruttive del genere di quelle che qui riproduciamo testualmente:

« Meno rare eccezioni, l'industria delle stazioni termali italiane (*e, possiamo aggiungere, climatiche*) generalmente si svolge in modeste borgate, gli amministratori delle quali sono incapaci a mutare da un giorno all'altro la loro mentalità e ad adattarla al genere di vita dei frequentatori.

« Le amministrazioni comunali delle stazioni termali offrono generalmente delle magre risorse dal punto di vista delle competenze tecniche ed economiche, avuto riguardo allo sviluppo progressivo della stazione che giustificherebbe una vasta collaborazione intellettuale e finanziaria.

« Senza recare pregiudizio alle autonomie locali consacrate dal diritto bisognerebbe far comprendere alle municipalità che l'esistenza d'una stazione termale è un'opera

d'interesse nazionale, diversa da quella degli altri comuni per quanto riguarda l'ingerenza dello Stato; e si dovrebbe fare appello, a titolo consultivo, a delle competenze scelte fra i medici, i tecnici, gli amministratori. In tal guisa verrebbe compensata, in una certa misura, l'assenza delle personalità competenti in seno alla municipalità, e la repugnanza di questa a sviluppare la stazione termale.

« Sapendosi che i consigli comunali delle stazioni di cura non offrono sempre le garanzie necessarie per la prosperità della stazione e quindi trascurano gli interessi dei frequentatori e possono così nuocere all'intrapresa rinchiudendosi nei confini della giurisprudenza amministrativa locale, bisognerebbe che l'amministrazione comunale fosse secondata da un Comitato consultivo che si occupasse dei mezzi d'organizzare modernamente la stazione per renderla atta a compiere le sue funzioni ospitali ».

Tutto questo è abbastanza eloquente e ci esime dall'insistere in ulteriori dimostrazioni della nostra tesi, la quale in brevi termini è la seguente: i proventi della tassa di soggiorno devono essere amministrati, vista la loro speciale destinazione, con l'intervento delle persone più competenti e più direttamente interessate allo sviluppo e all'incremento delle stazioni di cura: lasciando quindi al comune di provvedere *materialmente* alla loro erogazione, questa deve essere eseguita in conformità al parere espresso da un ente consultivo in cui sieno rappresentate tutte le categorie di coloro che a qualsiasi titolo partecipano della vita della stazione.

L'istituzione dell'ente da noi caldeggiato corrisponde in sostanza a quello che si fa in Germania ed in Austria con la *Kurkommission,* in Francia con la *Chambre d'Industrie Thermale et Climatique* e che ormai abbiamo anche entro i nostri confini per le stazioni di cura ereditate dall'ex impero austro-ungarico.

Prendiamo l'esempio di due ben note stazioni di cura, una climatica e l'altra termobalneare, Merano e Portorose.

A Merano il « distretto di cura » (*Kurbezirk*) è formato dai comuni di Merano, Obermais, Untermais e Gratsch. Ivi una Commissione composta di 18 membri ordinari e 10 sostituti è investita di tutti gli affari concernenti le cure, fra cui, in prima linea, l'amministrazione dei proventi delle tasse percepite dagli « ospiti di cura » (*Kurgäste*) e cioè la *Kurtaxe* e la *Musiktaxe*. La Commissione, chiamata « Direzione di Cura » (*Kurvorstehung*) è elettiva e dura in carica 3 anni: *sono eletti ed eleggibili tutti coloro che hanno un reddito derivante da professioni od esercizi alimentati dal concorso della clientela di cura.* Fanno di diritto parte della Commissione i sindaci di Merano, Obermais ed Untermais. La Commissione è sottoposta alla sorveglianza dell'autorità governativa distrettuale.

Alla stazione di cura di Portorose sopraintende una Commissione di Cura composta di 9 persone: il sindaco di Pirano; due membri da eleggersi dall'amministrazione comunale di Pirano; due rappresentanti da eleggersi dagli ospiti in cura che pagano la tassa di soggiorno; un membro da eleggersi dagli elettori del circondario; il medico distrettuale di Capodistria; un medico da designarsi dal Comune di Pirano; il medico direttore dello stabilimento termale.

La Commissione rimane in carica tre anni e fra le sue mansioni ha quella di amministrare, come organo deliberativo, il fondo di cura e riscuotere le tasse di soggiorno e di musica.

È ben noto come l'impalcatura amministrativa del comune austro-ungarico — e del resto quella del comune tedesco — non potesse considerarsi sotto verun aspetto inferiore alla nostra e tutte le sue prerogative d'autonomia vi fossero anzi gelosamente custodite. Il fatto però che nei due imperi una tassa di natura e di dominio comunale sia stata sottratta alla municipalità ed attribuita ad un ente funzionante a fianco di questa, è già di per sè sufficientemente dimostrativo. Colà insomma si è subito dubitato della capacità da parte dei comuni d'assumere una gestione tutt'affatto particolare e per i mezzi e per le finalità; onde con un senso pratico al sommo del quale sta unicamente la chiara visione del miglior bene pubblico, si è preferito affidarla ad una istituzione dotata della necessaria competenza.

È quanto si è fatto in Francia parecchi anni di poi, è quanto noi auspichiamo sia per avvenire anche in Italia, se vogliamo realmente che la tassa di soggiorno abbia a rispondere agli scopi per i quali venne istituita.

V'ha solo a temere che la creazione d'una commissione funzionante a lato dei comune

per la gestione dei prodotti della tassa, sollevi obiezioni da parte di coloro — e speriamo sien pochi! — che pensassero di ravvisare in essa un attentato alla sovranità comunale. Ma poichè si tratterebbe d'una commissione consultiva ci sembra che simile pericolo ne sia assai lontano. L'autorità del potere esecutivo centrale non è certo intaccata dai vari consigli superiori che siedono presso i ministeri; il consiglio sanitario provinciale sorregge, piuttosto che ferire, l'autorità prefettizia; e le prerogative del capo di un comune non sarebbero certo menomate se egli, nella sua coscienza, deferisse a persone o corpi competenti l'esame e il giudizio di particolari questioni per ottenerne dei lumi sulla propria azione esecutiva.

D'altronde è inutile e dannoso investire le amministrazioni municipali di specialissime funzioni, se è dimostrabile che queste esulano dalla loro competenza. E nessuna vigilanza d'autorità tutoria potrà infondere loro la necessaria capacità se questa manca, nè varrebbero ad ovviare al mal operato delle sanzioni problematiche o delle critiche postume, se esso dipende da insufficienza.

Meglio dunque, assai meglio, anzichè teorizzare su dei feticci improvvisati, seguire la via maestra della sana praticità.

***

Non rientrerebbe nel quadro di questo articolo l'occuparci in dettaglio anche delle altre modalità e norme concernenti l'applicazione della tassa di soggiorno, essendo stato nostro intendimento di prospettare piuttosto i punti fondamentali su cui dovrebbero basarsi alcune modificazioni alla legge attualmente in vigore. Questa del resto ha già felicemente risolto la questione dell'ammontare della tassa di soggiorno portandola ad un massimo di trenta lire che oggi è ben giustificato, mentre l'aver adottato una quota fissa per la stagione, anzichè una proporzionale giornaliera, settimanale o mensile, ne semplifica di molto l'applicazione e la riscossione e ne previene meglio le « fughe ».

Riassumendo, noi siamo convinti che questo benefico tributo, il quale da noi e all'estero è già stato fecondo di ottimi frutti, sia destinato a divenire la *cheville ouvrière* di quella rigenerazione delle industrie termali e climatiche nostrane cui tutti tendiamo: l'esperienza nostra ed altrui suggerisce chiaramente come e dove possano introdursi quei perfezionamenti che valgano a tradurre la agevole previsione di oggi nella realtà prosperosa d'un vicino domani.

GUIDO RUATA.

Novità aeronautiche: Aerofari e aerofanali.

L'aeronavigazione notturna richiede assolutamente, come la navigazione marittima notturna, oltre alla radiotelegrafia, una quantità di segnali luminosi, di vario genere, i quali, d'altronde, sono stati prescritti tassativamente dalla Conferenza Internazionale aerea di Parigi.

Ora, per tutti questi segnali luminosi, la nostra Nazione non ha bisogno di ricorrere agli apparecchi esteri. Essi già furono esaurientemente e brillantemente attuati da un egregio ufficiale superiore del nostro esercito, il tenente colonnello del genio militare dott. Luria Aristide, coi seguenti trovati, che già ebbero la piena sanzione della pratica:

1) *Aerofaro* a lampi singoli od a gruppi semplici o composti di lampi, di grande potenza e con portata luminosa sino a 100 km.;

2) *Aerofanale* ad intermittenza elettrica od acetilenica, di media potenza luminosa;

3) *Apparato* smontabile e portatile di *telegrafia ottica,* ad acetilene disciolto nell'acetone, per corrispondere tra una stazione e l'altra;

4) *Apparecchi* portatili e smontabili di *telegrafia ottica* (elettrici o ad acetilene disciolto), per trasmettere messaggi luminosi agli aeroplani ed ai dirigibili in volo;

5) *Fanali di posizione e per segnali ottici* (luminosi) da applicarsi agli aeromobili (palloni frenati o liberi, cervi volanti, dirigibili e velivoli);

6) *Dispositivo per assicurare la continuità di funzionamento dei segnali luminosi* (aeronautici, marittimi e ferroviari), in cui siano applicate lampade elettriche ad incandescenza, per ottenere la caratteristica di intermittenza nella luce, ove essa sia richiesta, e per segnalare le eventuali interruzioni al personale di servizio;

7) *Sistemi di oscuratori a ventola ad aria calda,* per ottenere, al ogni occorrenza, molto agevolmente la caratteristica di intermittenza nella luce dei segnali;

8) *Dispositivo* agevolmente applicabile agli apparecchi lenticolari o catottrici dei fari per aeronavigazione o marittimi, per renderli atti a produrre la caratteristica di gruppi di 2 o più splendori o lampi;

9) *Specchi piani* applicabili alla parte anteriore dei proiettori, per renderli adatti a trasmettere facilmente il fascio luminoso in una direzione qualsiasi dello spazio, e per individuare bene i lampi di atterraggio agli aeromobili, anche con tempi nebbiosi, sia di giorno che di notte.

EUCALIPTUS DI 4 ANNI PRESSO BENGASI.

LA MONTAGNA VERDE

Nell'aprile 1920 una carovana di 250 persone, scelte in tutti i campi della attività nazionale e rappresentanti tutte le regioni d'Italia, sapientemente organizzata dal Touring, per invito di S. E. il Conte De Martino, governatore della Colonia, visitava la Cirenaica attraversandola nella sua lunghezza da Bengasi a Derna. Non serve ora lodare l'accuratezza della preparazione: sono qualità che siamo soliti di riscontrare in ogni iniziativa del Touring.

Giova però rammentare che quella rapidissima gita, faticosa nel suo complesso, per la difficoltà delle strade e per la più difficile organizzazione degli alloggi e degli approvvigionamenti, destò, nell'animo della maggior parte degli escursionisti, sentimenti di gradevole meraviglia. Poichè troppi, seguendo la comune opinione, pensavano di trovarsi dinanzi alle tanto deprecate sabbie e rocce africane e stupirono di vedere campi ubertosi di orzo e di grano quasi prossimi alla maturazione, di attraversare bei prati naturali ricchi di erbe verdeggianti ed aromatiche, che ben giustificavano la presenza di numerosi e magnifici greggi, di osservare estesissime macchie di ginepro ed ulivi notevoli unitamente a carrubi, a corbezzoli, a lecci ed a cipressi.

E la sorpresa diventava intima soddisfazione, nel progresso del viaggio, constatando, oltre alla buona produzione vegetale, la frequenza di ottime sorgenti, fonti di vita, non solo per le piante, ma anche per gli uomini e per gli animali.

Così fra quegli uomini, che ad uno schietto sentimento di amor di patria univano pensieri di pratica utilità ed attuazione, sorse il progetto di completare lo studio della colonia per esaminar poi l'opportunità di una valorizzazione. S'iniziò a Derna e fu completata a bordo del *Solunto,* in viaggio di ritorno, la costituzione di un sindacato di studio che ebbe a capo provvisorio il comm. dott. Serina, consigliere del T. C. I.

A Milano l'iniziativa si completò: il sindacato elesse a suo presidente il sen. Valvassori Peroni e, dal suo vice-presidente, commendator Goldmann, ebbe sede ospitale in

UN ULIVETO PRESSO BENGASI.

PERGOLATO A DERNA.

venendo da Bengasi, superata la rossa pianura di Benina e le uniformi, nude ondulazioni, sovente rocciose, di er Regima e di el Abiar, entra nella boscaglia della Zorda, che annunzia il magnifico trasformarsi del paesaggio, sempre più bello e più ricco, di mano in mano che si procede, oltre el Merg, verso Cirene.

⁂

L'auto-colonna del Touring dovette, per necessità di strade, percorrere, da el Merg a Cirene, le dorsali del secondo gradino dell'altipiano lasciando inesplorata tutta la zona del primo gradino, che offre aspetti ben più interessanti. Vi sono magnifiche ricchezze di bosco ignorate molto spesso anche da chi vive in Colonia. Da el Merg a Cirene esistono, per lunghissime estensioni, in grande numero, magnifici ulivi superstiti degli antichi uliveti gentili, per cui la Cirenaica andava famosa, oggi inselvatichiti per mancanza di cure. E, come già si disse, vi si trovano carrubi, corbezzoli, lecci, cipressi altissimi.

Del resto tutto il paese appare sotto i più attraenti aspetti di paesaggio: le balze, i terrazzi, le forre, i burroni, le valli gran-

via Manzoni, 12, presso la Soc. It. di Credito Commerciale.

Il sindacato ha costituito e mandato in Cirenaica una commissione di tecnici agrari, la quale è ritornata ed ha riferito che il paese ha ottime risorse e può essere utilmente messo in valore. Le sue conclusioni, che riflettono tutto il possibile sfruttamento della vasta regione, dall'agricoltura alle saline, alle tonnare, alle industrie, non esclusa quella alberghiera, sono nitidamente riassunte in un opuscolo (Milano, Franchetti). In una riunione alla Camera di Commercio di Milano, il 30 gennaio, con l'intervento di S. E. De Martino, che tanto si interessa del bene della Colonia e la governa con mano ferma e con praticità di intendimenti, è stato lanciato il seme da cui germoglierà un forte organismo atto a mettere in valore un territorio ingiustamente finora negletto, che si presenta sotto i migliori aspetti agricoli.

Gli arabi della Cirenaica chiamano il loro paese, da el Merg a el Gubba, la Montagna verde (gebel el achdar), perchè tale appare veramente, suscitando nell'animo una riposante fiducia, nella fertilità del terreno, a chi, pro-

UN TORELLO CONDANNATO A SOLLEVARE ACQUA.

diose, le conche e le piane vastissime dànno al terreno un movimento di forme e di linee, che appaga l'occhio riposante sul verde dei prati, delle macchie e dei boschi.

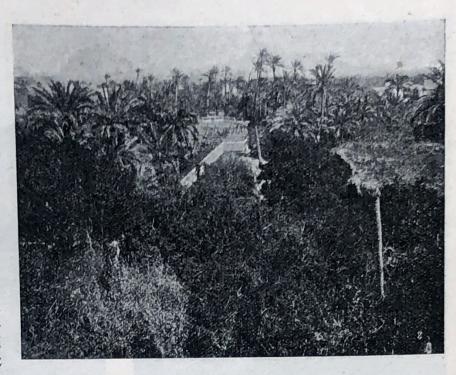
GIARDINI DI DERNA.

***

La Cirenaica è, senza dubbio, un paese di grandi risorse agricole, pastorali e commerciali.

Una fascia costiera di circa 400 Km. di lunghezza per 40 di profondità, si presenta nelle migliori e più costanti condizioni di fertilità, di clima e di precipitazioni. È un lembo di territorio italico trasportato in Africa.

Vi sono oltre un milione di ettari di terre o già pronte a estese colture di cereali, o idonee a speciali colture arboree quali l'olivo e la vite, o particolarmente adatte per il pascolo in vastissima proporzione, o ricoperte da macchie e da boschi sfruttabili per legna da ardere e per carbone e per la utilizzazione immediata dei numerosissimi carrubi ed oliveti esistenti.

È una superficie notevole che potrebbe esser raddoppiata con l'aggiunta di altre zone, non meno fertili, ma in condizioni meno costanti di clima e di precipitazioni. Ma ancor più notevole appare se la si mette a confronto con la scarsissima popolazione (180 000 abitanti nella Cirenaica propriamente detta) che coltiva e sfrutta irrazionalmente una parte di territorio insignificante. La popolazione non è cattiva: non è selvaggia, nè barbara, come molti sogliono credere. Non possiede l'uso e la consuetudine dei mezzi moderni della nostra civiltà, ma ha tradizioni proprie nobilissime, che conserva con l'orgoglio e con la fierezza di una razza destinata ancora ad un brillante avvenire e che sente di essere al principio di un nuovo periodo di ascesa.

Non osteggia la nostra penetrazione purchè essa non si presenti sotto forma di dominio prepotente, bensì di collaborazione. E collaborazione attiva e assennata abbiamo trovato sempre, quando, senza infingimenti troppo scaltri, ci siamo affidati alla lealtà di notabili e capi indigeni.

***

Ma per questa nostra *Rivista* dovrei anche non tralasciare di accennare alle bellezze ed alle attrattive turistiche della Cirenaica. Descrivere la varietà del paesaggio, la vaghezza dei panorami, la magnificenza delle notti d'estate nella regione predesertica, la potenza e la ricchezza di colori nei tramonti è cosa più agevole a farsi a viva voce che per iscritto. Dirò soltanto che in questo pezzo d'Africa (tolta-

UN CARRUBO PRESSO IL MARABUTTO DI SIDI ABDALLA (CIRENE).

CIPRESSI DELL' UADI CUF.

CASCATELLA AD AIN MARA (TRA DERNA E CIRENE).

ne la città di Bengasi con la sua piana) il clima è da per tutto temperato e paragonabile a quello di molta parte dell'Italia Meridionale. Sull'altipiano il caldo non è mai eccessivo ed è fastidioso soltanto nelle giornate di *ghibli* (il vento caldo di sud), che non sono del resto molto frequenti: il freddo talvolta è pungente d'inverno a Cirene, ma non scende mai al di sotto di 5-6 gradi sopra zero.

La primavera e l'autunno sono stagioni bellissime a Cirene: ottimo è l'inverno a Derna, che offre l'attrattiva di una graziosa cittadina orientale, giacente in mezzo ad incantevoli giardini di palme, di pergolati, di fichi, di albicocchi, di banane, di melograni, di aranci, di limoni, di rose e di gelsomini. È un piccolo gioiello incastonato in mezzo ad un imponentissimo squallore di rocce, che più lo fanno apprezzare.

Cirene offre invece al visitatore ricordi mirabili di una grandezza che fu: le rovine dei templi, delle terme, delle ville rievocano gli splendori di un'epoca in cui l'arte e la scienza avevano trovato propizio rifugio.

UVA DI DERNA.

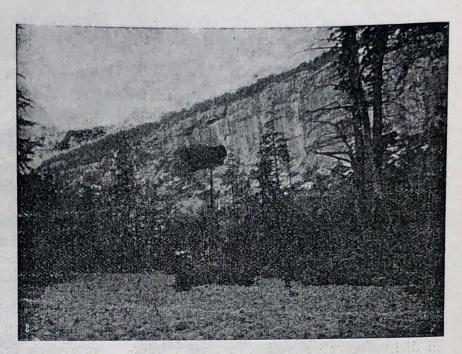
La necropoli immensa sulle falde della montagna fa rimanere stupiti da prima e poi meraviglia per la originalità e la bellezza delle variate forme architettoniche ricavate nella roccia. Vi è di che deliziare tutti gli archeologi del mondo. Ma non essi soltanto: perchè l'uadi del Gadir, burrone maestoso dalle altissime pareti intagliate, incise, scavate da tombe di ogni dimensione, di diversa epoca e di diverso stile, quando l'oleandro, spontaneo, è in fiore, tra le rupi e sul fondo, è bello per tutti coloro che godono degli spettacoli della natura, mirabili per grandiosità di linee e armonia di colori.

Derna e Cirene non possono non diventare meta di turisti e di studiosi. Ma occorrono strade e alberghi: oggi tutto manca o quasi. Eppure una industria alberghiera, bene organizzata e con larghe vedute,

potrebbe rapidamente iniziarsi ed essere rimuneratrice.

***

Troppo e troppe volte si è detto male in Italia delle nostre Colonie perchè non sia rimasto troppo scetticismo negli Italiani.

Al Touring, che così efficacemente ha contribuito a far conoscere la Cirenaica, l'augurio che possa presto organizzare altre escursioni e mostrare agli italiani che cosa sono realmente i nostri possessi d'oltremare. Alla Cirenaica quello non meno fervido che possa rapidamente essere valorizzata, con economico vantaggio della madre Patria, per opera di quella potente società che si sta costituendo e verso la quale il Touring con buon diritto può compiacersi di sentimenti quasi paterni.

NELL' UADI CUF.

Cap. FABRIZIO SERRA.

(Fotografie dell'Autore e della fot. Aragozzini).

L'INALZAMENTO DELLE TARIFFE DI CURA NELLE STAZIONI TERMALI

L'EMINENTE Dott. Bardet, segretario generale dell'istituto d'idrologia di Francia (a quando un simile o analogo Istituto fra noi?) pubblica, in una sua lettera alla nota rivista *La Presse Thermale et climatique,* interessanti considerazioni sulle condizioni della industria degli stabilimenti termali francesi.

Ricordando come, durante la guerra, tutte le associazioni che si occupano in Francia delle stazioni termali, abbiano considerato la urgenza di perfezionare nel più breve tempo possibile gli stabilimenti e l'*armamento* delle città d'acque, al fine di attrarre e ospitare nel modo più gradevole e, soprattutto, di conservare la clientela straniera, il Dott. Bardet afferma essere, ancora oggi, l'ora propizia allo scopo in quanto le condizioni morali del paese sono eccezionalmente favorevoli. Le amministrazioni dei vari stabilimenti francesi riconoscono la necessità di assicurarsi il fedele concorso dell'elemento straniero, e son desiderose di attuare nel più breve termine di tempo i previsti miglioramenti.

Per quanto concerne i Municipi, la tassa di soggiorno consente loro risorse per provvedere a lavori importanti. La condizione della industria alberghiera è eccezionalmente prospera, in quanto il pubblico si acconcia alle sensibili elevazioni di prezzi, e frequenta le stazioni termali con una intensità dianzi sconosciuta, in conseguenza di che l'industria alberghiera può effettuare gli ingrandimenti e perfezionamenti delle aziende nelle migliori condizioni.

Ma, domanda il Dott. Bardet, è la stessa cosa per gli stabilimenti balneari? Disgraziatamente no.

Per ingrandirsi, per provvedere al migliore *comfort,* per aumentare la importanza degli acconciamenti balneoterapici, è necessario del denaro.

Molti medici francesi si dolgono amaramente della inerzia dei dirigenti, e professano sinceramente l'opinione che i dirigenti stessi manchino di buona volontà. Il Bardet stima che ciò sia un grosso errore, pregiudizievole all'opera comune.

Si manifesta in Francia, per ciò che concerne l'*exploitation* dell'industria delle cure un fatto evidente: le cure non pagano le spese dello Stabilimento. Molte non sono le aziende balneo-termali che presso a poco riescano a compensare le spese. Nelle stazioni apparentemente prospere gli azionisti non toccano alcun dividendo; dove è dato loro di conseguire un interesse questo è in misura derisoria. Per conseguenza mentre i capitali trovano agevolmente investimenti superiori al 6 %, è assolutamente assurdo immaginare che dei capitalisti impieghino denaro in affari di speculazione sopra le sorgenti salutari, quando sanno che l'utile è tanto precario.

È a notare che le sole stazioni le quali innanzi la guerra esportavano imponenti quantità di acqua in bottiglie, erano in condizioni di impiegare notevoli somme per condurre in modo lodevole i loro stabilimenti. Oggi la situazione è anche per esse molto cambiata; il prezzo dei vetri, l'elevazione del costo della mano d'opera, la difficoltà dei trasporti, le enormi tasse contribuiscono a una limitazione del commercio dell'acqua minerale.

Da ciò risulta che le stazioni stesse, le quali nell'ultimo ventennio godettero di una grande prosperità, sono incapaci di compiere i sacrifici che molto volentieri facevano prima del 1914.

La situazione, afferma il Dott. Bardet, è dunque grave per l'industria degli Stabilimenti. Occorre denaro ed è vano aspettarlo dal capitale ordinario. E c'è dal punto di vista economico un vizio fondamentale, messo altre volte dallo scrittore in evidenza in una intervista comparsa nel giornale *L'Éclair*.

In quell'intervista il Dott. Bardet aveva segnalato il fatto singolare dal quale è a dedursi come le stazioni termali si trovino in un circolo vizioso dal punto di vista commerciale. In tutte le industrie, la manifestazione dell'attività produttiva si esplica per due organi: la officina che produce, la casa di vendita che smaltisce il prodotto.

Non c'è industria, afferma il Bardet, che esiga un beneficio dall'officina, poichè questa non può per se stessa realizzare il guadagno, in quanto il commercio appartiene alla vendita che realizza l'incasso, mentre l'officina sopporta la spesa.

Le città d'acque debbono essere considerate *industrie*. Sino ad un certo punto, in Francia, per molte ragioni, la cura allo Stabilimento non compensa la spesa, e lo scrittore ammette questo fatto perchè lo Stabilimento può considerarsi come l'officina delle città d'acque. Il commercio produttivo della stazione è realizzato in pratica dagli Alberghi che guadagnano molto denaro, dai commercianti di stagione di tutti i generi che realizzano una cifra d'affari rilevantissima, e infine dai medici che ne ricavano i mezzi della vita costituendosi, a volte, delle cospicue fortune.

Non è paradossale, chiede il Bardet, di vedere che in una stazione di cure tutti possono guadagnare e magari arricchirsi, eccetto lo Stabilimento, cioè l'officina?

Poniamo la questione, continua il competentissimo scrittore. Cosa succederà se, per una ragione di *deficit* finanziario, la Società proprietaria dello Stabilimento termale fosse obbligata a chiuderlo? Gli albergatori resteranno privi di ospiti, i commercianti di stagione non venderanno più nulla, i medici aspetteranno invano i clienti, i Municipi vedranno i cittadini obbligati a pagare da soli le spese gravi proprie per i servizi delle città di lusso.

Ciò prova che lo Stabilimento, come si è detto, è in realtà l'officina delle città d'acque. In conseguenza due le soluzioni: o lo Stabilimento potrà guadagnare per ciascuna stagione quanto basta per remunerare giustamente il capitale, nel qual caso diventerà una vera e propria casa di commercio, ovvero sarà obbligato a chiudere. Evidentemente la chiusura è a considerarsi impossibile e il giorno in cui la questione fosse posta negli indicati termini, è chiaro che gli albergatori, i commercianti di stagione, i Municipi, i medici stessi saranno obbligati di considerare l'opportunità di assumere la gestione degli Stabilimenti sostituendosi alla Società proprietaria.

Non sarà saggia cosa, domanda il dottor Bardet, preoccuparsi di siffatta condizione di cose? È avviso dello scrittore che la questione debba risolversi in due modi: 1° aumentare le tariffe degli stabilimenti in proporzione esattamente adeguata alle spese; 2° aumentare i capitali; e poichè non sarà facile trovare capitalisti disposti a perdere gli interessi, riconoscere necessario che gli azionisti siano proprio essi *a fare del commercio* nelle stazioni.

In siffatto ordine di idee lo scrittore conclude che le Società proprietarie di Stabili-

menti termali dovranno possedere anche alberghi, il casino, e altresì il più gran numero possibile delle case di commercio di stagione. Soltanto così l'impresa diverrà rimuneratrice e permetterà la esecuzione delle opere di perfezionamento necessarie alla funzione moderna degli Stabilimenti, cosa indispensabile per evitare che la industria delle terme francesi *segni indefinitamente il passo,* e che gli stranieri si dirigano verso i luoghi meglio organizzati.

⁂

Abbiamo riportato interamente il pensiero dell'illustre idrologo francese e ne deduciamo alcune considerazioni riferibili alle condizioni dell'industria termale italiana che, per molti riguardi, *segna il passo assai a tergo di quella francese,* salvo rarissime eccezioni.

Il Bardet ripete una antica verità, che le specialissime condizioni del dopo guerra mettono in cruda evidenza.

È risaputo anche dai meno esperti delle reali condizioni dell'industria propria degli stabilimenti termali che, quasi sempre, anche prima della guerra, l'esercizio della somministrazione delle cure termali in luogo si risolveva in pura perdita, e che soltanto la esportazione delle acque in bottiglie e dei prodotti derivati dalle acque (p. e. sali medicamentosi) esercitate in larghissime proporzioni, compensava la perdita siffatta con margini anche di reale utile dell'esercizio.

C'è una quantità di gente propensa a credere che la distribuzione di bibite, la somministrazione di bagni quale si effettua in questo o in quello stabilimento di cure, possa confrontarsi con una specie di zecca miracolosa che converta l'acqua in moneta sonante con automatico rimpinzamento delle tasche dei conduttori.

Là dove la industria *è attuata con decoro di impianti e di servizi,* avviene invece qualcosa di perfettamente opposto. L'acqua, che sgorga abbondante dalle polle native, arriva al bicchiere o alla vasca da bagno satura di gran parte dell'oro che il malato sborsa per usarne. È superfluo ricordare uno per uno gli elementi di costo: sono intuitivi.

E giova tener presente che, fra noi, siffatti elementi di costo sono all'incirca quintuplicati rispetto all'anteguerra, e che, dove non siano almeno quintuplicate le tariffe di cura allora applicate, l'esercizio non godrà nemmeno gli utili pur ragguagliati alla modesta entità realizzata in quel periodo. Là dove invece la difficoltà economica crescente imporrà praticamente la trascuratezza del decoro degli impianti e del servizio, la conseguenza sarà ancor più grave: i bagnanti esuleranno e la decadenza della stazione termale, sarà inevitabile, rapida ed irreparabile. In Italia ci sono, a questo proposito, esempi probanti.

L'aumento delle tariffe si impone. E con ciò si manifesterà, d'altro lato, una conseguenza antisociale e per noi eminentemente deprecabile.

Il Dott. Bardet conchiude il rimedio in una formula risolutiva ma complessa, e tale da doversi, per quanto concerne l'Italia, giudicarsi inapplicabile. Dove sono in Italia i capitalisti inclini a tentare la speculazione delle città d'acque comprensiva di quella che il Bardet definisce *officina e casa di vendita?*

Non ne conosciamo, e ciò ci sembra tanto più deplorevole in quanto la larga iniziativa cui accenna lo scrittore francese (che vuol pur essere considerata con opportune limitazioni) ha in sè la garanzia del successo, il germe della forza creatrice del grande e vitale centro di cure.

Ma in Italia esistono alcune stazioni termali, le quali per la varietà delle applicazioni terapeutiche che in esse si praticano con vantaggio conclamato, e per la raggiunta organizzazione, meritano d'essere assolutamente protette contro ogni influenza depressiva della loro sorte. Esse provvedono (a parte ogni considerazione di speculazioni economiche) a una funzione di profilassi sociale, e però deve esserne garantita la prosperità e comunque tutelata la continuità dell'esercizio.

Il pur giustificabile aumento delle tariffe di cura non deve renderle inaccessibili al medio ceto ed alle classi popolari. In quest'ora di evidente difficoltà deve essere rivolta a loro profitto la provvidenza dello Stato coi rimedi che una legislazione speciale può garantire e che non dovrebbe rifuggire anche da manifestazioni di assistenza finanziaria a titolo di contributo o di semplice anticipazione. Anche per esse trascorre l'ora singolarmente propizia per l'accreditamento presso le colonie straniere. E però, anche in considerazione di ciò, è ad augurare che una parola autorevole si levi a suggerire il mezzo pratico per impedire che il loro promettente sviluppo subisca un *tempo d'arresto.*

A. M. REBUCCI.

CURIOSITÀ VESUVIANE

NELLE condizioni attuali il Vesuvio si presenta come un immenso imbuto di circa mille metri di diametro e di quasi trecento di profondità (1).

Le pareti sono piuttosto ripide, composte di strati di lava, di lapillo, di ceneri e di fango, un tutto molto eterogeneo e per nulla solido e presentante una colorazione varia dal grigio delle lave al giallo canarino delle incrostazioni di zolfo ed al bruno dei lapilli.

Da questo ammasso si sprigionano qua e là densi e caldi fumi, l'origine dei quali non è perfettamente conosciuta: evaporazione dell'acqua piovana infiltratasi e che in contatto degli strati interni ancora caldi evapora? O fumi che provengono direttamente dalla gran caldaia sottostante? Forse e l'una e l'altra cosa. Sono vapori ricchi di acqua, di cloro, di zolfo e degli acidi da questi ultimi due derivati, vapori che provocano forti irritazioni alle mucose della bocca, del naso e degli occhi.

Le sorgenti di questi fumi sono dette «fumarole» e prendono vari nomi, come «Fumarola gialla» per il colore delle incrostazioni che la circondano (sublimazioni dello zolfo), «Fumarola Pompei» perchè situata in direzione di Pompei, ecc. Quando invece sono radunate, prendono il nome di «batterie» e per distinguerle si dà loro il nome del punto cardinale nel quale si trovano rispetto al centro del Vesuvio. Maestosa per estensione e quantità di fumo che sprigiona è la batteria lunga ben trecento metri ed alta quasi cento, riprodotta dalla fot. 1. La loro intensità è variabile colle condizioni atmosferiche e con quelle del vulcano.

Il fondo del cratere, come un immenso turacciolo, chiude il condotto del Vesuvio, ed è costituito da un continuo sovrapporsi di lave. E' quasi piano e viene chiamato «platea».

Eccentricamente, in direzione di sud, si apre attraverso questo turacciolo l'attuale sfogo della gran caldaia sottostante (fot. 3). Un piccolo cono, un nuovo Vesuvio nel Vesuvio, variabilissimo di giorno in giorno per altezza e forma, formato da masse di lave ancora caldissime, costituisce la vera bocca del vulcano. Dalla sommità di questo si sprigiona fumo e fuoco e vengono lanciati in alto getti di lava ancora liquida e sono essi

FIG. 1. - IL CARATTERISTICO TERRENO DEL FONDO DEL CRATERE.

(1) L'autore è uno dei più assidui visitatori del Vesuvio, poichè in due anni salì ben 14 volte al cratere. Egli compì poi circa due anni or sono la discesa nell'interno del cratere di cui dà notizia nell'interessante articoletto che pubblichiamo e che non è certo invecchiato dal breve tempo intercorso, poichè le condizioni del vulcano non subirono grandi trasformazioni. Dopo le memorande discese del prof. Malladra, non ci sembra superfluo ricordare l'interessante se pur più modesta impresa vesuviana d'un appassionato turista.

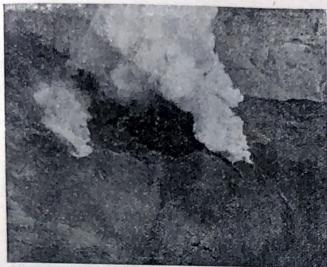



FIG. 2. - LE FUMAROLE CHE SI SPRIGIONANO NUMEROSE DAL FONDO DEL CRATERE ASSUMONO NOMI DIVERSI A SECONDA DELLA COLORAZIONE DEI VAPORI O DELLA POSIZIONE.

FIG. 3. - L'ATTUALE SFOGO DELLA GRAN CALDAIA DEL VESUVIO È UN PICCOLO CONO VARIABILISSIMO DI DIMENSIONI, FORMATO DA MASSE DI LAVA ANCOR CALDISSIME.

che cadendo, costituiscono il conetto stesso. L'attività è oltremodo variabile e dipende anche, oltre che dalle condizioni interne, da quelle atmosferiche.

Di giorno in giorno il condotto si riempie sempre più di lava liquida ed il getto di fuoco, di fumo e di pezzi di lava si fa più intenso: viene un momento nel quale le pareti del conetto non resistono più all'enorme pressione interna del magma liquido, si sfasciano e lasciano dilagare sulla platea le lave liquide ed incandescenti. Le pareti del conetto, non più così sostenute dalla massa liquida, cadono in gran parte nell'interno del condotto ostruendolo, l'attività scema moltissimo per riprendere poi subito lentamente il suo ritmo fino ad un nuovo allagamento. Sono queste periodiche colate che fanno innalzare il fondo del cratere, e verrà forse presto un giorno nel quale il conetto spunterà sopra il gran cono. Il Vesuvio sta rimettendo lentamente la sua testa che aveva perduta nell'ultima eruzione avvenuta nel 1906.

Per ora dall'orlo del cratere si assiste, come dagli spalti di una arena, al magnifico e vario spettacolo del conetto lanciante in alto fumo, fuoco e pezzi di lava ed a me accadde, in una delle mie frequenti gite lassù, di assistere fin dall'inizio allo straripamento della lava dal conetto, al suo sfasciamento ed all'allagamento completo della platea: uno spettacolo, durato dalle tre di notte alle sette di mattina, d'una grandiosità veramente eccezionale.

Il 13 luglio 1919, giunto all'orlo del cratere con un amico col quale avevo divisato di scendervi, e insieme ad una comitiva della Società Escursionisti Napoletani, il Vesuvio si trovava piuttosto calmo, avendo già da alcuni giorni... vuotato il suo stomaco.

La platea si presentava variamente colorata: in alcune parti giallo-canarino per sublimazioni di zolfo, indizio di lave vecchie; in altre grigio-caffè, meno vecchie; qua nere intensamente e fumiganti in alcuni punti, lave recenti ed ancora molto calde, là rosse e liquide, scorrenti e dilaganti.

Alla via di discesa seguita dal prof. Malladra, l'illustre direttore dell'Osservatorio Vesuviano, ci si presentava la possibilità di sostituire un nuovo percorso non solo praticabile ma più facile, in causa di un recente franamento.

L'unica difficoltà pel momento era quella di rimanere soli sull'orlo del cratere poichè la visita del Vesuvio deve essere fatta con accompagnamento di guide e di... carabinieri (1).

Stabilimmo di staccarci lentamente dal gruppo amico degli escursionisti napoletani

(1) Attualmente alla stazione superiore della funicolare posta a circa 50 m. sotto l'orlo del cratere, scendend , si deve pagare una tassa di 4 lire, a testa, per fruire del sentiero mantenuto dalla guida, che sale ad una piccola intaccatura, dall'orlo della quale si vede l'interno. Questa tariffa è approvata dalla Prefettura di Napoli. In alto il Capoguida assegna non più di cinque visitatori ad ogni guida; non si vede bene lo scopo della guida dal momento che il sentiero è largo e comodo e in alto non c'è proprio alcun motivo di assistenza. In sostanza sarebbe giusto ed opportuno che si pagasse qualche cosa per la manutenzione del sentiero e fossero soppresse queste guide obbligatorie, le quali, poverette, sono anche costrette a fare la commedia di qualche finta scivolata sui lapilli per giustificare in qualche modo la loro presenza

e di nasconderci in qualche insenatura, cosa che ci riuscì abbastanza presto, dato il numero grande di escursionisti e quindi la poca sorveglianza che guide e carabinieri potevano fare su tutti. Approfittammo di un breve spuntino per portarci fuori di vista.

Là attendemmo che il gruppo iniziasse il ritorno, e noi dal nostro posto potemmo seguirlo colla vista mentre percorreva la cresta del cono fino al punto ove presso la vecchia stazione della funicolare, per metà cadente nell'interno del cratere, ha inizio il sentiero della discesa.

FIG. 4. - IL CONO DI SINISTRA.

Sicuri di essere ormai soli, ci avviammo alla selletta ove doveva avere inizio la discesa. Pochi passi sul lapillo mobile, poi un salto di circa tre metri, reso però facile e sicuro dall'essere foggiato a canale e dall'avere in fondo un'ampia ed orizzontale piattaforma di lapillo. Mi cacciai giù per il primo e mi rassicurai subito perchè il collega, quantunque non alpinista, aveva qualità ottime per la montagna: la calma e la prudenza.

Dopo il primo salto, il percorso divenne molto facile: una larga e lunga cengia, composta solo di lapillo e cenere. Il pericolo di questo percorso era costituito da un grande salto sottostante la cengia, e dalla mobilità e facilità di questa di scivolare in basso. Camminando però distanziati e cercando di piantare o meglio di affondare i piedi nel lapillo, passammo oltre senza incidenti. Al termine della cengia si presentava un forte scoscendimento di lava, tutta fratturata e friabile; sotto, una grande conoide di grossi pezzi di lava franati col tempo, lasciava presupporre una via praticabile.

Il salto non offriva appigli nè punti d'appoggio sicuri: decisi quindi di tentare la discesa mediante la corda. Piantai il più fondo possibile il mio bastone nel lapillo, vi legai la fune ed assicuratomi che il tutto era fisso in modo sufficiente, cominciai la discesa. Grazie alla corda, abbastanza facilmente in pochi minuti mi trovai al termine inferiore; erano circa venti metri, che se fossero stati di buona roccia si sarebbero potuti fare senza fune e con discreta facilità. Il collega mi raggiunse presto. Lasciammo la fune per il ritorno, poichè si presentava ora inutile fino al fondo. Qui incominciarono però altri guai. Alcune folate di vento spinsero a noi un po' del fumo del conetto di fondo, e gola, naso e occhi ne risentirono subito i dannosi effetti. Per fortuna l'aria tornò presto pura ed in pochi istanti fummo sulla platea. Finalmente avevamo raggiunto il sogno da tanto tempo accarezzato!

Qui la prudenza e l'attenzione dovettero essere aumentate. Il prof. Malladra nelle precedenti ascensioni mi aveva fatto presente le sorprese della platea. La sua crosta è costituita da scorie vetrose, molto taglienti e durante il raffreddamento delle lave, per la diminuzione di volume di queste, si stacca e lascia, sotto, una intercapedine quasi continua; qua e là si hanno poi delle vere caverne più o meno profonde.

Le lave sottostanti ancora liquide trovano di frequente punti più bassi, od altre caverne ove riversarsi e lasciano così questi vuoti, mascherati dalla crosta già solida. Sono piuttosto rare però.

Battendo la superficie delle lave si ha sempre un suono che indica il vuoto sottostante; non è quindi possibile scegliere una via da seguire; bisogna camminare con molta prudenza ed a passi brevi e tutte le volte che la crosta cedendo al peso minaccia l'equi-

librio della persona, bisogna far di tutto per non cadere, nè appoggiarsi colle mani a terra; le scabrosità della crosta sono talmente taglienti ed aguzze, che il toccarle anche con riguardo produce tagli ed escoriazioni; sarà perciò utile ad altri munirsi di grossi guanti. Montammo con molte precauzioni sulla platea, dirigendoci verso un punto, di fianco al conetto, ove si vedevano ancora lave liquide.

Dopo un tratto su lave già fredde, ne attraversammo di nere ancora calde (e le calzature se lo sono ricordato per sempre) avvicinandoci fino a pochi metri da quelle fluide e scorrenti. Il vento era in nostro favore, così il forte riverbero di calore non si fece sentire molto.

FIG. 5. - UN CARATTERISTICO CONETTO FORMATO DI CERCHI INTRECCIANTISI DI LAVA. SEMBRA.... UN IDOLO DEI TEMPLI BUDDISTI. IN ALTO LE RIPIDE PARETI DEL CRATERE.

Ritornammo presto sulle lave fredde, onde non compromettere totalmente le scarpe e di là ci avviammo verso i conetti e le fumarole formatisi in seguito all'ostruzione del conetto di sinistra. Uno di questi è oltremodo interessante, formato di cerchi intrecciantisi di lava, sopra un conetto quasi totalmente costituito di zolfo e derivati. Una specie di idolo dei templi buddisti (fig. 5).

Da qui potemmo contemplare con nostro comodo lo spettacolo grandioso dell'immensa voragine che ci sovrastava colle sue pareti quasi verticali, la severità del conetto di un nero intenso, col suo pennacchio di fumo, la vivacità delle gialle fumarole, la potenza straordinaria delle esplosioni interne e la acidità dei fumi, che il vento più di una volta ci vollè far provare. Il sole già alto e l'appetito che si faceva sentire sempre più forte, ci fecero riprendere ben presto la via del ritorno ed a mezzogiorno arrivammo in alto sull'orlo del cratere: un ultimo sguardo di saluto giù al profondo e interessantissimo baratro, poi giù svelti a precipizio, coi soliti passi che si allungano smisuratamente (in discesa!) sulle ceneri delle pareti esterne del gran cono, fino all'Eremo per la colazione.

FIG. 6. - IL FANTASTICO ASPETTO DI CERTE LAVE FREDDE CHE FANNO ASSOMIGLIARE IL FONDO DEL CRATERE AD UN CAMPO DI BATTAGLIA.

E così nel Vesuvio, il gran seminatore di morte e di ricchezza, avevo raggiunto i due estremi dell'alpinismo: la neve eterna ed il fuoco perpetuo.

Ing. CARLO CAPPA.

UN NUOVO SISTEMA DI ASSICURAZIONE DEI BAGAGLI

Sistema nuovo di assicurazione, *nuovo* per noi italiani, ma già in uso da qualche tempo in altri Stati d'Europa e in uso da tempo più lontano, se non in modo identico, ma con forme e sistemi simili, in Inghilterra e in America.

L'assicurazione del bagaglio destinato alla spedizione in Italia può essere fatta direttamente presso l'amministrazione ferroviaria, la quale, così, oltre ad essere vettore diventa pure assicuratore; ma questa assicurazione prevista dalle tariffe e condizioni per i trasporti ferroviari richiede forme e modalità di applicazione che hanno il torto di essere state concepite semplicemente poco meno di mezzo secolo fa. Infatti, oltre alle complicazioni di un sistema di tassazione alquanto bizzarro, basato sul valore e sul peso, il bagaglio, per essere accettato come assicurato, deve presentare condizioni tali di serrature, corde in croce, suggelli, ecc., da scoraggiare il viaggiatore meglio intenzionato ad osservare scrupolosamente tutte le prescrizioni dei regolamenti ferroviari; non senza considerare poi che, appunto per le esigenze dell'imballaggio speciale, viene evitato ai ladri il fastidio di andare a ricercare, fra i vari bagagli, quelli che, a motivo del contenuto, interessano maggiormente non solo il viaggiatore, ma... i ladri stessi. Se poi le nostre stazioni dovessero accettare molti bagagli assicurati, il servizio si arresterebbe. Ecco dunque perchè le nostre ferrovie come ente assicuratore di bagagli non hanno mai fatto troppo fortuna.

L'iniziativa privata ha soccorso ed ha riparato queste deficienze. Forme diverse di assicurazione sono state escogitate. A contatto con la pratica i metodi e i sistemi si sono perfezionati.

Fra le varie società che si sono dedicate a questo ramo di assicurazione, una sembra aver oggi raggiunto, per la praticità dei suoi metodi, per la sua organizzazione e per l'estensione dell'organizzazione stessa, risultati migliori in confronto delle altre. Questa società è la « Compagnia europea di assicurazione merci e bagagli ».

Di recente le Ferrovie dello Stato hanno stipulato un contratto con la Compagnia, in base al quale i viaggiatori possono richiedere alle nostre stazioni e alle nostre principali agenzie che i loro bagagli vengano assicurati presso la Compagnia. I viaggiatori non avranno che a rivolgersi agli impiegati ferroviari degli sportelli degli uffici di spedizione dei bagagli.

La questione dell'assicurazione si imponeva poichè, in seguito alle anormali condizioni di vita, le sottrazioni e le avarie sono enormemente aumentate sulle ferrovie, non solo d'Italia, ma anche dell'estero. La liquidazione di un indennizzo importa necessariamente, da parte delle amministrazioni ferroviarie, lunghe pratiche: la cosa è anche giustificabile, perchè le amministrazioni sono spesso oggetto di tentativi di speculazione: si capisce quindi che esse si difendano. D'altra parte, a sua volta, il pubblico danneggiato e in buona fede, si lamenta delle lungaggini burocratiche. Con l'assicurazione tutte queste lungaggini vengono eliminate; le pratiche non si trascinano più attraverso discussioni, proposte e controproposte. Il viaggiatore sa quel che deve pagare per essere garantito e paga volentieri. La società sa quel che deve liquidare e liquida senza troppe discussioni: ha calcolato il suo rischio, è suo interesse liquidare presto e giustamente, altrimenti è la sua industria che vien compromessa.

FAC-SIMILE DELLE MARCHE IN USO PRESSO LE FERROVIE ITALIANE, SVIZZERE E GERMANICHE.

In quali modi si può fare l'assicurazione?

La Compagnia Europea offre due sistemi alla scelta del viaggiatore.

Il sistema più semplice, che costituisce effettivamente una novità fra i molti sistemi in uso, con il quale si procede all'assicurazione è dato dall'apposizione di una marca-valore a tergo dello scontrino del bagaglio. Niente registrazioni, dichiarazioni, ecc., neppure il distacco di un modulo, neppure una annotazione; invece semplicemente, come abbiamo detto, l'apposizione di una marca-valore, la quale varia di colore, a seconda della zona di percorso della spedizione. Ogni marca corrisponde ad una assicurazione per mille lire: se ne applicano tante, quante corrispondono alla somma che si intende assicurare. Il prezzo della marca varia in base alla distanza del percorso: va da un minimo di L. 1,80 per le spedizioni con percorso da 1 a 150 chilometri ad un massimo di L. 10,80 per le spedizioni con percorso da 1201 chilometri ed oltre.

Nel prezzo della marca, cioè del premio di assicurazione, è compreso ogni tributo: quindi niente diritti fissi, niente tassa di bollo o altre tasse e sopratasse governative: la società pensa per suo conto a dare al fisco quanto gli spetta: il viaggiatore non vede e non paga che in relazione al prezzo globale stampato sulla marca-valore. Si potrebbe immaginare un sistema più semplice di tassazione e che crei meno fastidi agli impiegati?

Che cosa deve ancora fare l'impiegato dopo apposta la marca sullo scontrino? Annullarla col timbro di stazione..., e poi... tutto è finito. Possibile?

Il buon burocrate che legge queste righe si domanda esterrefatto come possa sussistere un servizio simile!

Eppure questo sistema, che non sembra sistema, che è contrario a qualsiasi criterio di amministrazione pubblica, funziona magnificamente e da parecchi anni!

Il segreto sta appunto nella semplicità e praticità di esso. E, notate, nessuna condizionatura speciale è richiesta per il bagaglio assicurato. Di più l'amministrazione ferroviaria resta completamente liberata, fino alla concorrenza della somma assicurata, nel caso di liquidazione di danni, inquantochè a ciò provvede la Compagnia senza diritto a rivalsa verso il vettore.

Con l'assicurazione mediante le marche di valore il bagaglio resta coperto, tanto se spedito quanto se depositato, contro la perdita totale o parziale, le avarie, i furti e il ritardo, *per ogni danno, compresi i danni interessi, cioè il lucro cessante*, il quale ultimo invece, come si sa, non è risarcito dalla ferrovia. L'assicurazione ha principio dal momento in cui viene rilasciato lo scontrino bagagli, fino a quello in cui il bagaglio viene ritirato o dal deposito o alla stazione di arrivo. La Compagnia non risponde nel caso che il danno sia dovuto a colpa dell'assicurato, alla natura degli oggetti contenuti nel bagaglio o a forza maggiore. Il viaggiatore che in caso di danno intenda pretendere l'intero risarcimento, deve naturalmente assicurare il suo bagaglio per il valore totale, perchè quando il valore assicurato sia inferiore al valore del bagaglio (sub assicurazione), la Compagnia risponde soltanto in parte del danno, cioè proporzionalmente fra la somma assicurata e il valore totale della merce.

Un altro sistema di assicurazione che offre la Compagnia Europea, meno nuovo, ma egualmente vantaggioso e di una portata più estesa, in quanto per i suoi effetti va oltre il trasporto ferroviario, è quello della polizza. Con questa restano coperti, fino alla concorrenza della somma assicurata, tutto il bagaglio di proprietà del viaggiatore, cioè tanto il piccolo bagaglio a mano, quanto quello destinato alla spedizione, nonchè gli indumenti e gli oggetti che porta addosso. L'assicurazione copre tutti i rischi, qualunque sia la causa del danno, *anche nei casi di forza maggiore*. Non vale però per il ritardo di consegna, *nè per i danni-interessi*.

L'assicurazione è a tempo: sessanta giorni. Con essa la Compagnia risponde non solo del periodo in cui i bagagli sono trasportati dalla ferrovia, ma anche durante le giacenze che questi dovessero fare nei soggiorni dell'assicurato, in qualunque località dell'Europa, che non sia la sua abituale residenza, perciò anche sugli alberghi.

Le condizioni particolareggiate della polizza risultano a tergo della medesima.

Data la sua estensione il sistema delle polizze viene generalmente preferito dagli stranieri e nei viaggi internazionali, mentre quello delle marche a valore è preferito per i trasporti interni di ogni Stato.

Le polizze sono di sei tipi diversi a seconda del valore della somma assicurata, distinguibili facilmente, oltre che per l'indicazione della somma assicurata, per il loro colore. Riproduciamo uno di questi tipi.

Anche qui le operazioni sono ridotte al mi-

Compagnia Europea d'Assicurazione Merci e Bagagli
(Società Anonima)
ROMA
Via Allbert, 1 (Piazza di Spagna)

Polizza

N. ....

Serie I. C. Gr.

Somma assicurata:

L. 1000.—

Premio: **L. 20.—**

Validità. giorni 60

La polizza è stata emessa a:

(Luogo) ....

(Data) ....

Nome dell'assicurato:

....

....

COMPAGNIA EUROPEA D'ASSICURAZIONE MERCI E BAGAGLI (SOCIETÀ ANONIMA)
CAPITALE L. 5.000.000: VERSATO L. 500.000
Via Allbert, 1 (Piazza di Spagna) — ROMA — Via Allbert, 1 (Piazza di Spagna)

ASSICURAZIONE DEI BAGAGLI

contro tutti i rischi

Polizza N. *Modello* Serie I. C. Gr.

Somma assicurata L. 1000.—	Per valore d'assicurazione s'intende la somma necessaria per provvedersi di oggetti corrispondenti a quelli perduti, tenendo equo conto del deprezzamento conseguente dall'uso di essi.
Premio L. 20.— (tasse governative comprese)	Il premio deve essere pagato in contanti all'atto dell'emissione della polizza. La polizza entra in vigore soltanto col pagamento del premio.

La **Compagnia Europea d'Assicurazione Merci e Bagagli (Società Anonima)** assicura a chi acquista la presente polizza, alle sotto e retro indicate condizioni, i **BAGAGLI** compresi i bagagli a mano per **viaggi** e trasporti con qualsiasi mezzo, terrestri, lacuali, fluviali, marittimi fra porti europei ed aerei, nonchè per **soggiorni** e giacenze dei bagagli,

in tutta Europa

contro la perdita parziale o totale, o l'avaria,

QUALUNQUE SIA LA CAUSA DEL DANNO

e compresi i casi di **forza maggiore.**

L'assicurazione copre tutti gli oggetti che l'assicurato porta seco in viaggio od in luoghi di soggiorno diversi dal suo domicilio stabile, per uso personale suo, o dei membri della sua famiglia, e della servitù, o di altre persone alla sua dipendenza.

Sono anche assicurati i viveri (provviste di viaggio) ed altri generi di consumo, come sigari, sigarette ecc., destinati all'uso dell'assicurato o delle persone che lo accompagnano durante i viaggi ed i soggiorni relativi.

I gioielli, le perle fine, le pietre preziose, gli orologi, gli oggetti d'oro, di platino e d'argento, le pellicce ed altri oggetti di valore sono coperti dalla presente polizza fino al 25 per cento della somma assicurata, ma non oltre il massimo di lire 5000, neppure nel caso di acquisto di più polizze.

L'assicurazione non copre soltanto i bagagli che viaggiano insieme con l'assicurato, ma anche quelli che lo precedono o lo seguono a grande o piccola velocità, od a mezzo posta contro ricevuta.

Durante i viaggi ed i soggiorni relativi, gli indumenti che l'assicurato indossa e gli oggetti che porta nelle tasche sono assicurati contro tutti i danni prodotti da incendio, aggressione, accidente al mezzo di trasporto o forza maggiore, escluse le avarie prodotte da intemperie.

LA DURATA DELL'ASSICURAZIONE È DI 60 GIORNI

dalla data d'emissione della polizza alle ore 24 del 60° giorno successivo.

Durante tale periodo, l'assicurato può partire, rientrare al suo domicilio e ripartirne quante volte gli piaccia, nonchè cambiare a volontà i suoi bagagli.

L'assicurazione incomincia ogni volta dal momento in cui i bagagli abbandonano il domicilio stabile dell'assicurato e finisce appena vi rientrano.

L'assicurato deve dare il suo nome a chi gli consegna la polizza.

La polizza non è cedibile.

La polizza è stata emessa a { Luogo: .... Data: ....

Compagnia Europea d'Assicurazione Merci e Bagagli
(Società Anonima)

FAC-SIMILE DELLA POLIZZA.

nimo per l'impiegato di stazione: egli deve limitarsi ad indicare sulla polizza il cognome dell'assicurato, la data e apporre il timbro della stazione; la stessa cosa deve essere fatta sulla matrice che rimane alla stazione. Punto e basta: il bagaglio è assicurato in due minuti, senza bisogno di computo di tasse e di registrazioni.

Un vantaggio di non lieve entità che offre l'assicurazione della Compagnia Europea, sia essa fatta con polizze, o con marche, è che i suoi vantaggi si estendono oltre i confini del Regno, e ciò senza che il premio di assicurazione aumenti: soltanto, per l'assicurazione con marche, in cui è elemento di calcolo la distanza, si tien conto della distanza complessiva del trasporto.

La liquidazione del danno può essere fatta anche all'estero, perchè la Compagnia Europea ove non ha proprie succursali ha società. La Compagnia ha da tempo ottenuto la concessione sulle ferrovie ungheresi, autriache, germaniche, svizzere, cecoslovacche ed è in corso di trattative anche con le ferrovie spagnuole e olandesi. Le ferrovie tedesche, che erano alquanto restie a dare la concessione, si sono poi trovate abbastanza soddisfatte del servizio della Compagnia, che specialmente in questi ultimi anni, superate le difficoltà del primo impianto, procede ordinatissimo e incontra il favore del pubblico. Gli enti turistici e commerciali della Svizzera, interpellati di recente circa il servizio della Compagnia, hanno anche essi risposto favorevolmente. In genere gli indennizzi vengono liquidati con molta celerità.

Queste sono le informazioni che noi abbiamo potuto assumere circa il funzionamento, l'organizzazione e i precedenti della Compagnia, che ora ha ottenuto la concessione del servizio di assicurazione nelle nostre stazioni. Si deve plaudire all'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, che ha voluto così offrire un mezzo pratico al viaggiatore di assicurare il proprio bagaglio. L'Enit, che presiede ora ad una vasta riorganizzazione dei servizi di agenzie in Italia e all'estero, provvederà anche ad accordarsi con la Compa-

gnia, perchè anche i suoi uffici possano provvedere all'assicurazione dei bagagli. L'Enit si riserva però in seguito di studiare e proporre quelle migliorie nel funzionamento dell'assicurazione, che risulteranno opportune, in modo che questo possa corrispondere in tutto alle esigenze del traffico turistico e agli interessi del Paese. * * *

CONTI CHE SEMBRANO CARI

I nostri lettori hanno accolto con viva simpatia l'iniziativa nostra di aprire su queste colonne una piccola tribuna dalla quale sia possibile segnalare all'attenzione dei turisti quei piccoli e grandi inconvenienti di carattere locale che ostacolano in Italia il libero espandersi del turismo. Prima fra tutti l'esosità di alcuni albergatori che, per poca avvedutezza ed eccessiva ingordigia, compiono una lenta ma sicura opera di neutralizzazione degli sforzi di quanti dànno opera in Italia allo sviluppo del turismo e delle industrie turistiche. Non meno perniciose poi certe tariffe di servizi pubblici, certe angherie di bastagi o di ciceroni, certi sistemi di « sfruttamento » del turista che ricordano... le torture medioevali o alcune pene dell'Inferno dantesco. Dannosissime infine certe abitudini di scortesia, di inurbanità, di inospitalità che assai sovente paiono assurgere a metodo e contro le quali è opportuno reagire con tutta la forza che può nascere dal numero e dall'intima unione dei nostri 180.000 Soci.

Nel capo delle angherie alberghiere ecco un conticino relativamente assai... pepato (benchè si tratti di una prima colazione) pagato da un nostro socio inglese al Ristorante dell'*Hôtel Select Regina Elena* di Messina e del quale ci ha comunicato l'originale.

Bollo L. 0,10, latte L. 2,50, sifone L. 1 .	L. 3,60
2 caffè L. 8, 1 cioccolatta L. 4, 3 burro L. 6,20, marmellate L. 3	» 21.—
	L. 24,60
10 % per il servizio	» 2,40
	L. 27.—

Il conto è davvero caro; ma soprattutto ci sembra che ogni prezzo dovrebbe essere sempre proporzionato all'ambiente. Il *Regina Elena* di Messina è senza dubbio un albergo ben tenuto, ma è composto di un pianterreno rialzato e di un primo piano, costruito in legno dagli americani nel centro del quartiere, pure di legno, da essi donato subito dopo il terremoto. Ha quindi i caratteri di opera provvisoria ed anche gli inconvenienti di un ambiente nato in queste circostanze eccezionali: il che non toglie che un modesto *petit déjeuner* vi si paghi L. 7 oltre il 10 % di mancia.

Da un altro Socio ci viene anche trasmesso un conto di una colazione al *Ristorante Grande Italia* di Bologna per due persone. Lo riproduciamo integralmente, facendolo seguire dai commenti del... danneggiato:

Bollo	L. 0,10
Coperto	» 2.—
Vino	» 4.—
Antipasto	» 12.—
Antrecot (*sic*) . . .	» 5.—
Patate	» 2.—
Vitello	» 5.—
Cavoli	» 3.—
Frutta	» 6.—
	L. 39,10
Servizio . . .	» 3,95
	L. 48,05

« Il conto era stato presentato colle sole cifre; la indicazione delle vivande aggiunta dopo, in seguito a mia richiesta, permette di constatare che un antipasto di un uovo con *una* fetta di prosciutto è esposta L. 6, che i piatti in lista a L. 5 col contorno vennero aumentati di L. 2 pel contorno di *due* patate, e di L. 3 per *quattro* pezzetti di cavolfiore, che una mela ed un mandarino sono stati esposti L. 6, e che in fine, sembrando ancora lieve la spesa totale, furono aggiunte, nella somma, L. 5 in più a titolo di errore aritmetico. In totale sono L. 48,05 che ho integralmente pagato per una colazione tutt'altro che lucullíana, come ognuno può giudicare ».

Un altro Socio con una sua comunicazione ci fa penetrare entro certi misteri di aritmetica alberghiera che difficilmente possono essere compresi da chi non ammetta che taluni albergatori usano redigere i conti in momenti di, diremo così, distrazione. Infatti come si spiegherebbe che il nostro Socio abbia pernottato il giorno 7 febbraio nella camera numero 42 dell'Hôtel de Londres a Genova pagando il prezzo di essa L. 14, e, ritornato allo stesso albergo ed alla stessa camera il giorno successivo, abbia dovuto pagare Lire 16?

Questo per non dire di altre stranezze del conto: come una tassa di bollo esposta in L. 0,30 per un bollo dell'Enit (cent. 10) e il bollo governativo (L. 0,20) che... non compare.

IL TOURING AL CONGRESSO GEOGRAFICO

L'VIII Congresso Geografico Italiano, tenutosi a Firenze dal 29 marzo al 6 aprile '921, resterà memorabile — come ebbe a constatare il suo illustre presidente gen. Vacchelli, direttore dell' Istituto Geografico Militare — per il numero e l'autorevolezza dei partecipanti, non meno che per la mole e l'importanza del lavoro compiutovi. Il che si comprende assai bene quando si pensi, per non dir d'altro, al lungo intervallo trascorso dal Congresso precedente (Palermo 1911) e alla massa di problemi, attinenti alla geografia, creati dai grandi rivolgimenti degli ultimi anni. Per esaurire i numerosissimi temi il Congresso fu diviso in sezioni: scientifica, didattica, storica, economica, coloniale: le quali, approfittando degli agi concessi dalla vastità del palazzo dell'Istituto di Studi Superiori, sedevano contemporaneamente nelle ore antimeridiane, mentre le ore pomeridiane erano riserbate alle adunanze generali e alle conferenze.

Il Touring si presentò al Congresso con una densa monografia intitolata: *L'attività geografica del T.C.I. nel decennio* 1910-1920 - *Il grande Atlante Internazionale del T.C.I.*, corredata di numerosi prospetti e di un saggio delle carte di sviluppo del grande Atlante Internazionale (Londra e i suoi dintorni): saggio ammiratissimo per la perfezione del disegno, la ricchezza dei particolari e la finezza, che osiamo dire insuperata, dell'esecuzione.

I due argomenti furono poi riassunti e illustrati in una comunicazione del nostro Direttore Generale, comm. Bertarelli, seguita da brevi delucidazioni del prof. Marinelli, a cui è affidata la direzione scientifica dell'Atlante. La sezione era affollatissima e seguì col più vivo interessamento l'oratore nella sua rapida corsa attraverso la molteplice, svariata operosità del Touring per la diffusione delle cognizioni geografiche, base del turismo: e, sebbene quest'opera fosse ne' suoi dettagli ben conosciuta dagli ascoltatori, destò in loro una profonda impressione il sentirla riassumere in alcuni numeri molto significativi: i sette milioni e mezzo di fogli (carte diverse e carte fondamentali), il milione e seicentomila di volumi (guide), i seicentosessantamila annuarii distribuiti nel decennio: infine la valutazione in denaro delle pubblicazioni geografiche del T.C.I. nello stesso periodo: L. 48.103.000.—.

I sentimenti dell'Assemblea furono riassunti nel seguente ordine del giorno, presentato dal prof. Giuseppe Ricchieri in nome suo e di parecchi colleghi: controfirmato poi, su proposta di Cosimo Bertacchi, dai professori universitarî intervenuti al Congresso e, su proposta del prof. De Magistris, anche dai rappresentanti delle Case Editrici:

L'VIII Congresso Geografico Italiano, udita la relazione di L. V. Bertarelli sopra l'attività del T.C.I. e sul Grande Atlante Internazionale del T.C.I., esprime anzitutto la propria ammirazione per l'opera perseverante, sapiente, larghissima e sussidiata da larghi mezzi tale da non avere riscontro in quelle di istituzioni simili di altri paesi del mondo e intesa a far conoscere il nostro Paese ad italiani e stranieri con tutti quei mezzi che trovano la loro principale e più proficua espressione in iniziative e pubblicazioni di carattere geografico, si tratti di escursioni nella Madre-patria e nelle Colonie, si tratti di guide o di carte topografiche e corografiche. Esprime poi il Congresso unanime il proprio consenso alla nuova e grandiosa iniziativa del Grande Atlante Internazionale del T.C.I.

I saggi presentati rendono sicuri che fra non molto l'Italia anche in questo campo si troverà al primo posto fra le Nazioni. Il Congresso non può finalmente dimenticare che tutto ciò si deve principalmente all'attività intelligente ed infaticabile di L. V. Bertarelli, Direttore Generale del T.C.I.

G. Ricchieri - R. Almagià - Carlo Errera - Cosimo Bertacchi - M. Baratta - Giotto Dainelli - Renato Biasutti - Attilio Mori.

G. B. Paravia e C. - Antonio Vallardi - Istituto Italiano di Arti Grafiche - Istituto Geografico De Agostini di Novara.

Nello stesso giorno, alle Sezioni riunite nell'Aula Magna dove la sera prima il generale Giacinto Ferrero, comandante il Corpo d'Armata, aveva tenuto un'eloquentissima Conferenza su l'opera dell'Esercito italiano nell'Albania, lo stesso comm. Bertarelli, come rappresentante del Touring e delegato dell'Associazione Alpina delle Giulie, illustrò il tema: « La protezione delle bellezze sotterranee ». I lettori della *Rivista* sono già in parte edotti dell'argomento, in grazia degli articoli pubblicati in questo numero e nel precedente. (*Sopra e sotto terra intorno a Postoina*). — Ma poi che il discorso mirava

ad ottenere l'adesione del Congresso ad alcune misure legislative da emanare dal Governo, il comm. Bertarelli lo estese a considerazioni di ordine più generale: collegò cioè il problema delle grotte carsiche al regime idrico della regione, particolarmente a quello delle acque potabili e dimostrò tutto il grande partito che in linea turistica, cioè anche in linea economica si poteva trarre dalle meravigliose particolarità di quegli ipogei. E, per comprovare la necessità e l'urgenza di norme protettrici, elencò una serie di manomissioni e di vandalismi perpetrati a danno delle caverne aperte al pubblico in questi ultimi anni. Il Congresso, che aveva sottolineato con frequenti approvazioni il lucido, persuasivo discorso consacrò poi il suo convincimento colla unanime votazione del seguente ordine del giorno:

Il Congresso, preso atto della relazione del Rappresentante del T.C.I. e della S.A.G.:

constata l'importanza somma e di attualità che ha assunto per il nostro Paese, dopo l'annessione della Venezia Giulia, lo studio della speleologia e di quanto ha rapporto con le grotte sia pei motivi di ordine scientifico, sia per quelli di ogni altro ordine, tra cui dell'agricoltura e dell'utilizzazione delle acque per usi industriali e soprattutto potabili;

ravvisa in quest'ultimo punto i caratteri di un problema sociale urgente il cui studio s'impone per le necessità imprescindibili specialmente dei centri abitati di trovare soddisfazione ai loro bisogni continuamente crescenti per il progredire dell'urbanesimo e sempre più ardui per le giuste esigenze di un « minimum » d'igiene e segnala come tipico e lodevole lo sforzo di Trieste che nella grotta di Trebiciano e lungo il corso sotterraneo, gli spandimenti e le risorgenze del Timavo, cerca la soluzione delle proprie difficoltà, mentre rileva che altri centri importanti come Pola, Gorizia e numerosissimi altri minori si agitano in ricerche con mezzi locali spesso insufficienti, che potrebbero assai utilmente venir collegati sia dal punto di vista del suggerimento scientifico, sia da quello dei mezzi pratici di ricerca, quali macchinari per trivellazioni, perforazioni, ecc.;

constata l'importanza notevolissima che le grotte hanno in linea economica come attrazione turistica e che, mentre un cospicuo movimento di viaggiatori d'ogni parte del mondo già da lungo tempo si svolge intorno ad alcune più note, come quelle dei gruppi di Adelsberg, di S. Canziano e di Trieste, innumerevoli altre possono, talune anche con minima spesa, essere messe in valore facilitandone l'accesso, cosicchè l'attuale movimento potrà avere un crescendo benefico per quelle popolazioni, che non fruiscono di fertilità di suolo, nè sono favorite da larghe possibilità di industrie;

constata pure che la bellezza di queste grotte è data, in molti preminenti casi, dalle splendide concrezioni calcari che le ornano, le quali per la natura loro sono soggette a facilissime degradazioni per l'opera dell'uomo, tali che una volta avvenute, debbono considerarsi irreparabili in sempiterno e che queste degradazioni, limitate avanti guerra e già allora non contenute a sufficienza da disposizioni regolamentari o legislative, si sono dopo guerra moltiplicate e rese addirittura enormi e minacciose in maniera impressionante.

Perciò il Congresso esprime i seguenti voti:

1° - *che il Governo si faccia carico dell'importanza delle numerose questioni che si riattaccano direttamente alla natura carsica della Venezia Giulia e voglia dare opera intensa di studio in particolare per le acque carsiche della regione in tutti i loro rapporti scientifici e sociali.*

Segnala in questo campo come preliminarmente degna di considerazione l'opera del T. C. I., *per la costituzione di un* Parco nazionale sotterraneo, *essenzialmente consistente in pochi vincoli legislativi, che non comportano particolari spese e che potrebbe essere una prima base concreta a larghi lavori d'indagine. Segnala pure il materiale prezioso e ancora inedito raccolto dalla S. A. G. sulle grotte dei dintorni di Trieste, la cui pubblicazione sarebbe un contributo pratico notevolissimo alla loro prima conoscenza.*

2° - *Che il progetto di legge per la tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico* n. 204-A. *approvato dal Senato in seduta* 31 *dicembre* 1920 *ed ora pendente davanti alla Camera, venga modificato nel senso di offrire una sicura garanzia di difesa delle grotte, statuendo che quelle le quali saranno catalogate perchè degne di conservazione integrale, vengano sottoposte a vincoli sufficienti e sicuri.*

Perciò dà mandato alle Presidenze del Congresso, del T. C. I. e della S. A. G., perchè vogliano insieme urgentemente presentare questo voto al Ministero competente ed agire come riterranno del caso per favorire nella Camera dei Deputati e nel Senato un movimento favorevole all'accennato ordine di idee, sia per la legge pendente, sia eventualmente per altra che potesse in seguito essere proposta allo stesso scopo.

3° - *Che si dia opera immediatamente, secondo le disposizioni di massima già date dal Ministero della Guerra, alla congiunzione della Grotta Nuova con la Grotta Nera e con la Grotta della Piuca, perforando i due piccoli tratti di galleria lasciati in sospeso dopo la guerra, cosicchè venga dato mezzo a quell'importante collegamento nel sistema delle tre Grotte indicate, che ne aumenterà notevolmente l'interesse turistico, mentre*

coopererà agli studi del regime delle acque sotterranee.

4° - *Che non venga alienato tutto il materiale residuo di guerra per perforazione in grotte e gallerie, ma ne venga tenuto in riserva un congruo quantitativo per i lavori che in relazione ai dati su espressi si presenteranno necessari nel Carso sotterraneo.*

5° - *Dà pure infine mandato alle Presidenze del Congresso, del T. C. I. e della S. A. G., perchè unitamente vogliano interessarsi, anche di quanto ai n. 3 e 4 del presente ordine del giorno.*

Il sig. Musoni, competentissimo speleologo e l'on. Gortani, quale rappresentante delle società friulane, dichiararono subito di aderire pienamente alle idee espresse nell'ordine del giorno; ed ora, a Congresso chiuso, si è venuto manifestando un largo movimento fra le Società Scientifiche del Regno per appoggiarne i postulati presso il Governo.

Questa la parte di iniziativa del Touring nel Congresso: ma il Touring fu pure chiamato in causa in altre discussioni che si svolsero su temi diversi.

Nella *Sezione Coloniale*, dopo la lettura di una bella relazione del Conte Aldobrandino Malvezzi intorno ai mezzi per diffondere la conoscenza delle nostre Colonie — uno dei quali è la volgarizzazione di notizie su di esse — fu emesso un voto di simpatico invito al Touring perchè aumenti, ancor più che attualmente, il numero degli articoli in questo campo nelle *Vie d'Italia*.

La relazione accenna come tipicamente raccomandabile il resoconto fatto dal Sindacato di Studi formatosi per la Cirenaica in seguito all'Escursione Nazionale del Touring del 1920.

Il nostro Direttore Generale accolse con piacere l'invito, impegnandosi a trasmetterlo, con raccomandazione, al Direttore della *Rivista* (1) e raccomandando però che chi si sente competente e capace di fornire di tali articoli si faccia conoscere al Touring. Purtroppo gli autori abili nel volgarizzare non sono molti.

(1) La *Rivista* che ha già pubblicato molti articoli sulle nostre colonie, offre ai lettori in questo stesso numero un altro breve ma serio e succoso scritto sulla Cirenaica dovuto a un ufficiale che vi fece lunga dimora.

Nella *Sezione Economica* il Touring è stato, con altre Associazioni, chiamato a far parte di una riunione di Enti (Società Geografiche ed affini) che dovrebbero — secondo la proposta del Generale Carlo Porro — formulare un programma che favorisca l'espansione economica dell'Italia, specialmente mediante pubblicazioni e conferenze.

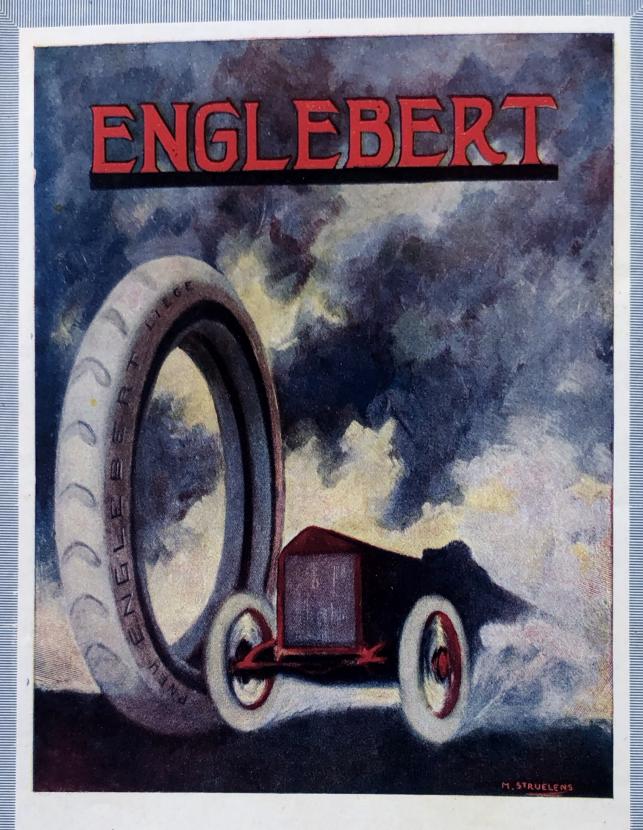
Un appello al Touring perchè diffonda una serie di sintetiche Monografie regionali d'Italia per far conoscere agli italiani i caratteri più salienti e la produzione di ogni parte del loro paese, fu pure diretto dal prof. Giannitrapani nella *Sezione Didattica*.

E nel corso della trattazione di questo tema fu anche votato il seguente ordine del giorno:

L' VIII Congresso Geografico Italiano fa voti che nei grandi locali pubblici, come stazioni ferroviarie, uffici postali, banche, sieno permanentemente esposte carte murali del Planisfero, dell'Europa, dell'Italia, delle nostre Colonie, e che l'iniziativa presa dal benemerito Touring Club Italiano *per la distribuzione alle scuole di carte corografiche e topografiche sia seguita da altri Istituti cartografici pubblici e privati.*

Non possiamo infine tacere (dopo aver accennato alla parte presa dal Touring nella *Mostra di materiale geografico per la Scuola e la cultura*, dove furono oggetto di ammirazione alla folla di visitatori le nostre pubblicazioni) l'ambiente di calda, fervida simpatia da cui il Touring fu circondato, nella persona del suo più autorevole e genuino rappresentante, per parte dei Congressisti. L'accolta di elettissime persone che nei laboratori o nelle scuole, nel campo della scienza pura e in quelli delle sue applicazioni si dedicano allo studio della geografia, volle cogliere l'occasione per dimostrare nel modo più entusiastico la sua gratitudine a questo Sodalizio che, mosso da intenti morali, da elevate idealità, ha creato e va sempre più largamente diffondendo in Italia una *coscienza geografica*: così che anche per merito suo, anzi in gran parte per merito suo, sono penetrati in tutte le classi sociali i fatti che hanno più diretta relazione colla conoscenza del nostro Paese: che è quanto dire con una forma tra le più salde e consapevoli dell'amore alla Patria.

G. BOGNETTI.

CORDIAL
CAMPARI
DAVIDE CAMPARI & C. MILANO
STABILIMENTO A SESTO S. GIOVANNI

RIPRESA

È tempo di ripresa. Dopo anni di ferrea costrizione e di necessaria rinunzia, nei quali tutti i pensieri e tutte le energie dovettero tendersi e concentrarsi su pochi fini supremi; e mentre dura tuttavia il faticoso travaglio a traverso il quale l'umanità pacificata va cercando il suo normale assetto, un palpito nuovo sorge dal profondo, indistinto da prima, poi con ritmo via via più fermo e più vibrante s'innalza e s'allarga; finchè dà slancio alle volontà, dà ali alle speranze, dà grido all'appello per invocare da tutt'i campi, da tutte le case, da tutte le anime il rinascere, il rifiorire, il riespandersi delle libere e feconde opere della vita. Ricordate le primavere di sangue e di fuoco, quando le margherite spuntavano sull'orlo delle trincee, quasi a blandire l'insidia e il periglio, e la reduce rondine cercava invano, tra rovine di mura fumanti, l'usato rifugio del suo nido? Oggi, questa terza primavera di pace che s'inoltra, ci reca, con la sua ghirlanda di corolle e di voli, un più sicuro e sereno senso di fiducia nell'avvenire. Vanno ancora tardando pel cielo ventoso grosse nubi cariche di procella; ma la minaccia non fa impallidire, e il nuovo mattino s'alzerà sorridendo...

***

È tempo di ripresa anche pel turismo italiano. Sono trascorsi anni, nei quali tutte le barriere erano chiuse, e ciascuno, dentro o fuori, rimaneva fermo al suo posto di battaglia, e le schiere della nostra gioventù salivano soltanto per riversarsi tutte contro un confine, come fiotti contro un solo argine che trabocchi. Oggi la libertà del moto è ritornata. Le porte d'Italia si sono nuovamente dischiuse al pellegrinaggio delle genti che scendono per chiedere gioia alla bellezza, consolazione all'arte, vigore al sole d'Italia; le strade si sono nuovamente aperte per rivelare agli Italiani stessi le nuove terre della patria, per ricondurli a tutte le mète dei loro diletti e dei loro affetti. Ai desiderii ed alle necessità sono ancora molto inadeguati i mezzi; ma la volontà che ha saputo gettar ponti sugli abissi e forar passaggi a traverso i monti costruirà anche le ruote, le carene, le ali per il più grande avvenire del turismo italiano. Si sforzino le generazioni che crescono a conoscere la nostra terra, perchè nessuna vita ha senso se non si china a contemplare il suolo da cui è germinata; apprendano i volti e le voci dei nostri monumenti, perchè solo così intenderanno il vincolo che ci lega al cammino millenario del nostro popolo; scorgano, entro l'unità della terra e della stirpe, la meravigliosa varietà delle sue regioni e dei suoi costumi, perchè così soltanto potranno afferrare la legge del suo divenire. Corrano le strade con l'occhio aperto ai vasti orizzonti, coi polmoni aperti ai larghi respiri, e assorbano, nel sangue e nel pensiero, le virtù della terra e dell'aria nativa!

***

Il Touring Club Italiano è all'avanguardia. Nelle annate del più duro e doloroso travaglio, il Touring ha lavorato e ha lottato, con pochi uomini e tra difficoltà formidabili, per conservare integra la sua forza, per preparare — quando l'ora della ripresa scoccasse — la sua nuova e più gagliarda ascensione. Nel chiuso fervore delle sue officine nè le macchine nè le volontà hanno mai rallentato il loro pulsare. E sono uscite, a milioni di fogli, le carte che hanno dato ai combattenti vigili il disegno del terreno conteso, che hanno recato alle case aspettanti il profilo dei luoghi santificati; sono usciti, a milioni di volumi, le guide che descrivono e illustrano ad Italiani e stranieri, l'una dopo l'altra, le regioni della patria, dal Piemonte alla Sicilia, dalla Liguria alla Toscana, dalla Sardegna alle Venezie redente.

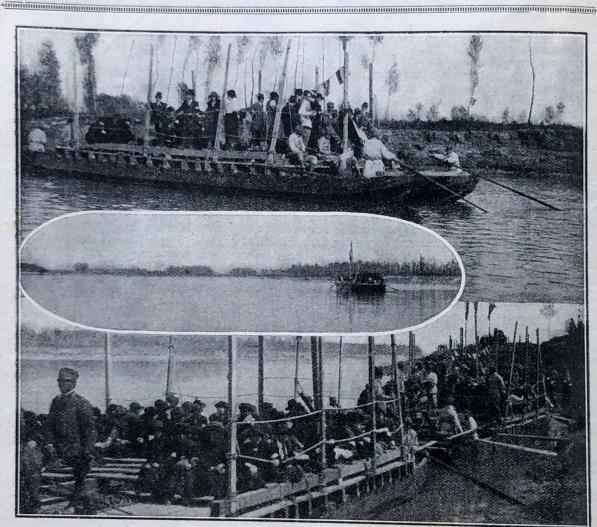
Anche nelle annate della più dolorosa penuria gli svelti fascicoli della nostra Rivista, *sia pure in veste dimessa, si sono sparsi per tutte le case, a tener viva l'idea del Touring, a riaccenderne l'amore; insomma tutta la vasta multiforme opera del nostro grande Sodalizio non s'è mai interrotta, non ha cessato un giorno di progredire e di preparare, nel silenzio e nel raccoglimento, tra i rischi e gli ostacoli, il suo più grande e più glorioso domani.*

E non appena le vie si furono di nuovo spianate al libero passo dei viandanti, il Touring riprese a guidarne le impazienti schiere; ieri al battesimo dei nuovi termini patrii su le Alpi e sul Quarnaro, domani all'isola generosa e dolce cui vigila, da Caprera, l'ombra di Garibaldi.

Intanto, ad ogni domenica di sole che la primavera ci dona, dalle città si spandono per le campagne, pei colli, sui fiumi, gli sciami di gioventù che l'organizzazione del Turismo Scolastico chiama a raccolta: le milizie dell'avvenire, le fervide promesse della nuova Italia turistica.

A tutti sarà per giovare la sterminata rete degli affiliati del Touring, che si sta proprio ora ritessendo — dagli albergatori ai meccanici, dai farmacisti ai legali, dai medici ai garages — e che formeranno i quadri di tutti i servizi e di tutti i benefici che il turista incontrerà ad ogni tappa del suo breve o lungo cammino. E le liete brigate dei pedalatori, che avranno lasciate alle spalle, nei pallori del mattino, le città assonnate, e si snoderanno col respiro della libertà per le bianche strade, incontreranno negli svolti e alle barriere, sopra le porte ospitali e presso le officine riparatrici, le fraterne insegne del Touring, il saluto della grande famiglia...

Perchè la forza e la bellezza del Touring è proprio questa: di essere una grande famiglia, unita da un onesto ideale e da una libera disciplina. Quella che tutti ammirano come la più grande e più prospera organizzazione del nostro paese, è l'unione di una moltitudine innumerevole di modeste volontà e di piccoli sforzi. Per la grande opera comune nessuno è troppo alto, perchè chi più può, più deve dare; nessuno è troppo umile, perchè anche il più tenue contributo — le dieci lire che il Touring chiede al Socio d'un anno — è prezioso. A chi dice che l'Italia è il paese delle chiacchiere, il Touring può rispondere con una dimostrazione imponente di fatti, tradotti in cifre e in valori che incutono rispetto. Ma il suo patrimonio più prezioso è quello che si deve trovare nell'animo di ciascuno dei suoi Soci, è la coscienza della bellezza della sua opera, la fede nella bontà dei suoi fini e nella grandezza del suo avvenire. È questo patrimonio d'amore, che ogni Socio del Touring deve far fruttificare, trasfondendone una scintilla in chi gli sta intorno conquistando sempre nuovi membri alla grande famiglia. Ogni Socio diventi un apostolo del Touring. Da questo amore furono ispirati i pochi coraggiosi che, in una lontana sera — or sono ventisett'anni — stesero il primo appello del Sodalizio. Per questo amore, per la bellezza che lo esalta, per il lavoro che lo consacra, alzammo ancora una volta il fedele grido del Touring, e sia oggi il grido della nuova ripresa: Avanti, avanti, via!

(Fot. Aragozzini).

Una bellissima manifestazione di turismo nautico si ebbe il 3 aprile sul Po a Piacenza, per iniziativa di quella Commissione provinciale per il Turismo Scolastico. I gitanti — circa quattrocento, la massima parte alunni delle scuole medie di Piacenza, oltre a parecchi insegnanti ed invitati — s'imbarcarono a Castel San Giovanni su cinque portiere (barconi accoppiati, congiunti da tavolati con sedili), allestiti per cura del Comando del Reggimento Pontieri e Lagunari, ed equipaggiati da squadre militari di piloti e vogatori.

Da Castel San Giovanni il convoglio percorse quasi quaranta chilometri sul Po, discendendo il fiume lungo le ampie anse nelle quali sfociano il Tidone, il Lambro, la Trebbia. Precedeva il convoglio il barchetto del pilota, col maggiore Baratelli, e lo fiancheggiavano altri barchetti, col servizio sanitario e col fotografo del Touring, nonchè il motoscafo del Colonnello Gonnella, comandante dei Pontieri e Lagunari del Genio, sul quale era pure imbarcato il Consigliere del T. prof. Mira. Il viaggio durò quasi sei ore e trascorse in mezzo alla più schietta allegria.

Un plauso ben meritato vada al principale organizzatore della gita, geom. Giuseppe Rocca, console del Touring per Piacenza, con l'augurio che questa prima crociera fluviale trovi numerosi imitatori nel campo non solo del turismo nautico ma di ogni altra attività turistica.

RIBASSI E FACILITAZIONI PER I SOCI DEL T. C. I.

QUINTO ELENCO

(adesioni pervenute a tutto il 5 aprile 1921).

DITTE COMMERCIALI

ASSO (Como).

Tipografia. — Oleotti e C. (p. Garibaldi, 31); 5 % (cancell.), 10 % (lavori tipo-litografici, legature).

CERVIGNANO (Venezia Giulia).

Mercerie, Tessuti. — Malacrida G. (p. Vitt. Em., 309); 10 % (mercerie), 5 % (tessuti).

COMO.

Diversi. — F.lli Turba (v. Dante, 37); 5 % (apparecchi sanitari), 6 % (appar. sanitari), 10 % (scaldabagni a gas e legna).

COLICO (Sondrio).

Diversi. — Arrigoni G. (v. Vitt. Em., 35); 10 % (stoffe, mercerie, art. casalinghi legno torn.).
Liquori. — Scola A. (staz. ferroviaria); 10 % (liquori, acquavite).
Materiale Turistico. — Trombetta E. (v. Nazionale, 69); 5 % (art. moto, auto, cicli - escluso pneum.).
Oreficerie, orologeria. — Orio M. (p. S. Giorgio); 10 %.
Profumerie. — Bettega U. (v. Vitt. Em., 32); 10 % (profum., art. parrucchiere, cartol. illustrate); Vianini A. (via Vitt. Em., 32); 10 % (profumerie).

FERRARA.

Fotografia. — Fotogr. Artistica «La Glisentiana» (C. Giovecca, 64); 20 % (fotogr., ingrandim.).

FIRENZE.

Diversi. — E. De Marinis (p. Strozzi, 5); 10 % (libri, stampe, manoscritti, autografi).
Valigeria, Pelletteria. — Binazzi C. (p. Duomo, 8); 10 %.

GALLIPOLI.

Farmacia. — Provenzano G.; 10 % (medicin. e specialità farmac.).

LUCCA.

Cartoleria. — Danti (v. Nazionale, 12-14); 5 % (cartol., art. belle arti, pannelli, tele).

MARSALA.

Diversi. — Azzaretti S. (v. 11 maggio, 65-67); 5 % (biancheria, calzature uomo, mode, stoffe, manifatture).

MILANO.

Access. appar. cinematografici. — Soc. An. Cinemeccanica R. Bossi (viale Lombardia, 25); 10 % (p. Enti, Istituti, ecc.: condizioni speciali di favore dietro richiesta).
Garage. — Pastori G. (viale Monforte, 38); 5 % (noleggio auto, tariffa corrente esposta in garage).
Pneumatici auto. — Soc. An. It. G. J. Goodrich (v. Bigli, 15 A); 5 %.

NAPOLI.

Speciale. — Ingg. A. Giambrocono e G. Morano (v. Chiaia, 160); 5 % (motori, mater. elettrico).

OCCHIOBELLO (Rovigo).

Farmacia. — Piccinato R.; 10 % (medicin. - tariffa region. veneta - special. escluse), 5 % (liquori).

PALERMO.

Diversi. — F.lli Dagnino (c. Vitt. Em., 181-183 - 251-53); 5 % (ombrelli, ventagli, pellett., pelliccerie, mode p. uomo).

REGGIO EMILIA.

Materiale turistico. — I. Broccardi Schelmi e C. (barriera S. Stefano): 3 % (pneum.), 5 % (pezzi ricambio, access. lubrificanti).

SALÒ (Brescia).

Tessuti. — E. Bonnuzzi e F.; 3 % (tessuti, filati, mobilio, merceria).

S. VITO AL TAGLIAMENTO (Udine).

Cicli, access., mater. elettrico. — Garlatti E. di E.; 5 %.

SIRACUSA.

Mater. elettrico. — Caffarelli A. (v. Princ. Margherita, 3); 10 %.

SPEZIA (Genova).

Fotografia. — «Arte Nova» di Nardotto e Stefanini (C. Cavour, 2); 10 % (materiale fotogr. e fotografie).

TORINO.

Cappelleria. — Ved. V. Foresto (v. Carlo Felice, 1); 5 % (cappelli, berretti, paglie, stoffe).
Copisteria. — F.lli Lolli (v. Madama Cristina, 62) 10 % (lavori copiati e traduzioni).
Equipagg. Sportivo e Diversi. — A. Marchesi (v. S. Teresa, 1); 10 % (equipaggiamento completo alpino, art. sport, canottaggio, tennis, ecc.); 10 % (biancheria, maglieria, abiti fatti uomo, giovanetto, ragazzi, su misura esclusi).
— D. Righini (v. Roma, 2); 5 % (pelliccer. imperm., ombrelli, bastoni, ecc.).
— S. Ottolenghi (v. Lagrange, 21-23); 5 % (stilograf., pelletterie, art. regalo e ricordi).
Fotografie. — Berry di G. Ratti (v. Roma, 1); 5 % (art. fotograf. e ottici); Success. B. Pasta di E. Caruba (v. Volta, 4 e v. XX Settembre, 3): 15 % (fotograf.).
Materiale turistico. — Levi O. (via Saluzzo, 11 bis); 3 % (benzina, olio, grasso, pneum.); Pesatori e Bianzino (v. Giannone, 7): 3 % (benzina, lubrif. e pneum.); Soc. An. It. B. J. Goodrich (c. Dante, 44); 5 % (pneum. p. auto); Soc. Auto-Elettromeccanica (c. Regina Margherita, 89); 5 % (rimessa garage, riparaz. auto-moto).
Mobili ferro. — Richetta A. e C. (via Barolo, 19-21); 4 % (letti ferro e ottone).
Profumeria. — Pavito (v. Lagrange, 31); 10 % profum., chincagl., pettini, spazzole - escl. tassa bollo).
Tessuti. — Fr.lli Brovetto (p. Carlo Felice, 14 - v. XX Settembre, 4); 10 % (teleria, biancheria, tessuti lana, cotone, corredi completi casa, nozze, battesimi).
Valigeria. — A. Varda (v. Garibaldi, 14); 7 % (valigie).

VENEZIA.

Cancelleria. — Testolini A. (Bacino Orseolo); 5 % (cancell. cartol.).
Confezioni, biancherie. — Romanelli V. (Merceria S. Giuliano, 741-745); 5 % (biancheria, confezioni uomo, maglierie, mode, costumi bagno e da casa).

Manufatti conterie. — Soc. Conterie S. Moisè (S. Moisè, 1347); 5 % (borse, collane).
Orologi, catene. — Marazzi D. (Merceria S. Giuliano, 715); 5 %.

VERONA.

Cancelleria, Cartoleria. — Onestinghel O. (v. Mazzini, 84); 5 %.

STABILIMENTI IDROTERMALI.

La Soc. per esercizio Alberghi e Stabilimenti di cura e bagni *Portorose* e *Pirano* accorda lo sconto del 10 % su le spese di cura, bagni, acqua madre e fanghi (esclusi i mesi di luglio e agosto).

Accordi speciali.

✱ La rivista L'*Igiene e la Vita*, mensile illustrata di propaganda igienica viene ceduta in abbon. annuo a L. 5,85. L'*Almanacco igienico popolare 1920* a L. 2,80, quello 1921 a L. 3,60 (pubblicazioni di oltre 300 pag. illustrate. Aggiungere L. 1.— al volume per spese di posta).

Variazioni e correzioni.

✱ La Società Lampada Z (Milano, v. Broggi 6) contrariamente a quanto comunicato nel fascicolo di gennaio non concede sconto.

✱ La Ditta Oppici G. E. (v. Canonica, 82) contrariamente a quanto comunicato nel fascicolo di aprile concede lo sconto solamente sui generi *stoffe e cotonerie*.

✱ La Federazione *Pro Montibus* comunica le seguenti varianti negli abbonamenti alle proprie pubblicazioni (vedi fascicolo febbraio); abbon. annuo cumulativo *Giornale d'Italia Forestale* rivista «*L'Alpe*»: L. 17.—; id. *Giornale d'Italia Forestale*, «*Alpe*» e 2° volume *Calendario Forestale Italiano 1921*: L. 22.—.

I SISTEMI DI TRASMISSIONE NELLE VETTURE AUTOMOBILI

Il modo di trasmissione generalmente in uso nelle automobili è tutto a base di alberi e di ruote dentate: è perciò un sistema essenzialmente meccanico. Il suo rendimento è ottimo, come il suo funzionamento, ed ogni proposito di sostituirlo con altri mezzi meno rigidi non ebbe l'esito che gli inventori avevano sperato. Si comprende tuttavia che la bontà della marcia e la durata dei congegni è in stretto collegamento coll'elasticità dell'appoggio del veicolo sul terreno. Una buona sospensione, l'impiego dei cerchioni di gomma, meglio ancora dei pneumatici, divengono condizioni essenziali per impedire il dissesto ed il rapido logoramento degli organi meccanici. Con tutto ciò, e per quanto siasi studiato nel comporre la parte meccanica di uno chassis, non si è ancora ottenuto di dare alle vetture quel carattere generale di costruzione che consente per esse una durata eguale a quella dei congegni meccanici in uso nelle industrie. Questo difetto di cui non si fa gran caso nelle applicazioni sportive, pesa sensibilmente nei bilanci delle imprese di trasporti automobili sotto il titolo dell'ammortamento. L'impiego di ottimi materiali, e la grande accuratezza del lavoro hanno in questi ultimi tempi allungato alquanto questo periodo, così da portarlo al limite di 3 a 4 anni con convenienti previsioni di spesa sulle riparazioni; ma siamo ancora ben lontani da quel termine di 10 a 12 anni che si prende per base nello stabilire le quote ammortizzatrici per le macchine in genere.

Si sono perciò proposti sistemi di trasmissione diversi per trasportare la potenza motrice dal motore a combustione collocato sotto il cofano alle ruote posteriori, principalmente allo scopo di realizzare disposizioni generali più semplici e meno soggette ai dissesti ed ai logoramenti per gli urti e le vibrazioni, cui sono soggetti gli ordinari congegni delle vetture a cardano ed a catena. E si può dire che, allo scopo, tutti i mezzi che la meccanica poteva offrire: trasmissione elettrica, pneumatica, idraulica, sono stati studiati ed esperimentati, con relativo successo. Certamente una grande difficoltà risiede nell'ottenere con altri sistemi di trasmissione quel rendimento che, cogli attuali mezzi perfezionati di lavoro, si ottiene colla trasmissione meccanica, nella quale si calcola che la potenza sviluppata dal motore possa essere disponibile sulle ruote posteriori nella misura del 70-75 %; ed una grande difficoltà è pure quella di ottenere una semplicità di congegni tale che il nuovo sistema di trasmissione non crei complicazioni maggiori di quelle che si vorrebbero evitare.

Il sistema verso il quale i costruttori si sono rivolti colla maggiore fiducia è stato quello della *trasmissione elettrica*, sistema che si distingue dalle vetture elettriche propriamente dette, per essere costituito da un mo-

MARSALA FLORIO

tore ad esplosione a benzina il quale muove un apparato generatore di elettricità (dinamo) alimentante colla elettricità generata, a mezzo di fili, due motori elettrici indipendenti applicati ciascuno ad una delle ruote posteriori del veicolo. Con tale disposizione, si sopprimono la frizione, il cambio, il differenziale e tutti in genere i collegamenti rigidi tra l'asse del motore e le ruote motrici-portanti del veicolo, e si realizza anche un rendimento non inferiore, e, per certe applicazioni, superiore a quello dei sistemi meccanici ordinarii. Ma essa non è eccessivamente semplice se si considera che si devono applicare tre dinamo, una generatrice e due motrici, e che il regolare funzionamento richiede una batteria di accumulatori abbastanza potente (per una vettura di 20 HP circa si valuta il peso della batteria a 90-100 Kg.).

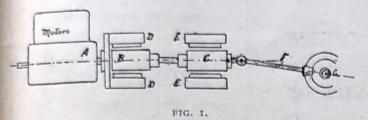



FIG. 1.

Le leve di comando di un veicolo del genere sono due: una per i freni, e l'altra, mobile su quadrante, che nelle sue varie posizioni dà origine a queste differenti fasi:

1.° messa in moto del motore a benzina;

2.° marcia indietro ed arresto della vettura;

3.° accoppiamento dei motori elettrici in serie nelle forti pendenze in discesa, per raccogliere l'energia prodotta ed usarla alla carica degli accumulatori;

4.° l'accoppiamento dei motori in parallelo per la marcia normale.

Un apposito apparato combinatore, dal quale partono i fili, serve ad effettuare i due suddetti accoppiamenti ed i cambi di velocità. La batteria di accumulatori collegata alla generatrice raccoglie gli eccessi di energia, e, continuamente ricaricata dalla corrente di questa, serve alla messa in moto del gruppo elettrogeno ed alla eccitazione indipendente della generatrice.

Questo sistema ha subìto di recente una modificazione ed è stato applicato alle vetture americane *Owen-magnetic*. La disposizione relativa è schematicamente rappresentata nella fig. 1. Un albero orizzontale porta gli indotti di una dinamo *B* e di un motore elettrico *C*. Il motore a benzina *A* pone direttamente in moto l'induttore *D* della dinamo, che fa anche da volano; l'induttore *E* del motore elettrico è fisso al telaio. Dall'indotto *C* del motore elettrico parte l'albero cardanico *F* che pone in moto le ruote posteriori (asse *a*) come nei sistemi ordinarii. La dinamo *B* è un vero innesto magnetico. Quando la vettura offre poca resistenza all'avanzamento, l'indotto *B* della dinamo gira ad una velocità assai prossima a quella dell'induttore *D* e la corrente generata è debole, in quanto l'intensità della corrente dipende dalla velocità relativa dell'induttore e dell'indotto. Quando la resistenza cresce, come nel caso di salita, l'indotto *B* gira a velocità minore di *D;* si genera allora una corrente intensa che passa al motore elettrico *C* in serie col mezzo di speciale commutatore. Semplice è il comando. Il conduttore ha davanti a sè un apparato di controllo che sostituisce la leva del cambio delle vetture ordinarie. Con esso fra dinamo e motore si può interporre una resistenza elettrica variabile, secondo il grado di resistenza all'avanzamento della vettura. Nel caso di discesa il motore viene trasformato in generatore per la carica di una batteria di accumulatori, ottenendosi così una frenatura efficace, ed in pari tempo l'utilizzazione dell'energia restituita dal veicolo nella discesa. Si afferma che il sistema dia un rendimento assai elevato.

Anche la *trasmissione pneumatica* ha avuto fautori convinti, le cui idee furono anche tradotte in pratica. Ma non sembra che il rendimento ottenuto sia stato conforme alle rosee previsioni. Il concetto della utilizzazione non differisce nella sua linea generale

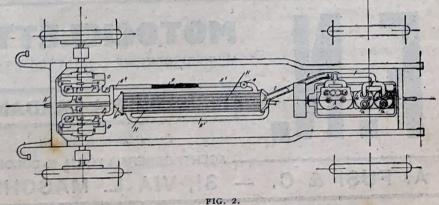



FIG. 2.

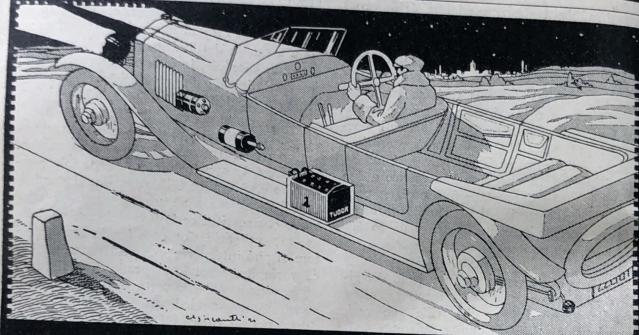
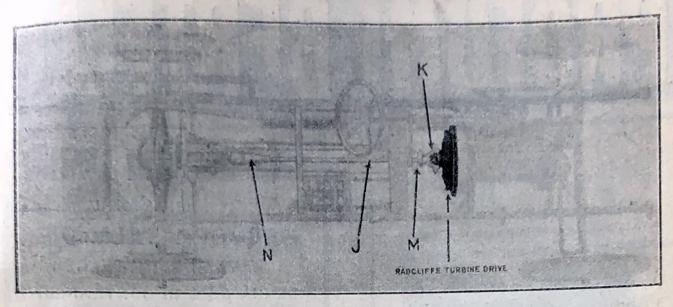



FIG. 3.

da quello della trasmissione elettrica. Si crea col motore a benzina mediante un compressore direttamente accoppiatovi dell'aria compressa, che raccolta in apposito serbatoio si porta poi ad azionare due motori ad aria compressa fissati indipendenti a ciascuna delle ruote posteriori. Ma questo sistema semplice non avrebbe potuto assicurare un rendimento superiore al 40-45 % se non vi si fosse accoppiato il riscaldo preventivo dell'aria compressa, utilizzando a tale intento il calore perduto per lo scarico del motore a benzina. Mediante l'utilizzazione di questo calore (che, come tutti sanno, rappresenta circa 1/3 della totale potenza del motore) se è possibile elevare la temperatura dell'aria compressa fino a 300-400°, si ottiene di elevare il rendimento quasi al 90 % ed in pari tempo si evita la produzione di ghiaccio che si verificherebbe nei cilindri dei motori ad aria compressa per effetto dell'espansione.

Lo schema generale di questa disposizione è rappresentato nella fig. 2 che dà la pianta dello *châssis*, e che ci basta per chiarirne il funzionamento.

Alla parte anteriore sotto il cofano sono montati su uno stesso *carter* il motore a benzina *A* a due tempi ed il compressore *B* ciascuno a due cilindri, creando in tal modo un sistema equilibrato, come quello di un ordinario motore a 4 cilindri ed a 4 tempi. In *a* sono le valvole aspiranti del compressore, in *b* le prementi; le prime possono a volontà del guidatore essere tenute aperte così da sospendere a volontà l'azione del compressore. L'aria compressa prima di passare ai due motori *OO* applicati alle ruote posteriori, passa, dopo aver inviluppato il tubo di scarico *E*, ad un riscaldatore tubolare *H* disposto longitudinalmente sull'asse dello châssis. Il fascio tubolare del riscaldatore è percorso dallo scarico del motore a benzina, mentre l'aria lambisce detto fascio all'esterno, con disposizione che, per essere a correnti contrarie, assicura pel riscaldo la maggiore efficacia. Sul tubo k_2 pel quale l'aria calda passa ai motori è disposta una valvola *M* comandata con pedale che funziona come valvola di avviamento e regolatrice dell'aria. Il tubo k_2 è reso parzialmente flessibile per compensare le oscillazioni dello *châssis* per effetto delle molle e dei pneumatici. I motori ad aria compressa sono a tre cilindri disposti a 120°, con distribuzione a cassetto munita di inversione.

Con tale sistema sono soppressi tutti gli organi meccanici rigidi; i motori ad aria compressa che funzionano a velocità ridotta, permettono le variazioni graduali di velocità tanto per la marcia avanti che per la marcia indietro. Si noti inoltre, che l'aria compressa del serbatoio permette l'avviamento automatico del motore a benzina, la gonfiatura dei pneumatici, le segnalazioni, ecc., che i motori ad aria compressa possono agire come freni potenti funzionando a contro aria, in modo simile al controvapore nelle locomotive, ed infine che colla conveniente capacità del serbatoio riscaldatore si può per dati istanti sviluppare sulle ruote potenze eccezionali.

Ciò malgrado il sistema, preconizzato da molti per un grande successo, non ebbe applicazioni; e la causa ne deve essere proba-

PROFUMI BERTELLI

SOCIETÀ ANONIMA - CAPITALE VERSATO L. 6.000.000

Sede: TORINO - Via Moretta, 53 - Stabilimenti: Torino e Alpignano

PIANOFORTI - AUTOPIANI - HARMONIUMS

Agenzie e rappresentanze nelle principali città italiane

GAZ IN OGNI LUOGO

CON APPARECCHI

BREVETTI TALMONE

UTILIZZANTI BENZINA PESANTE

SENZA NOIE DI CONTRAPESI
NÈ MOVIMENTO DI OROLOGERIA
SENZA PERICOLO DI SCOPPIO

UTILI

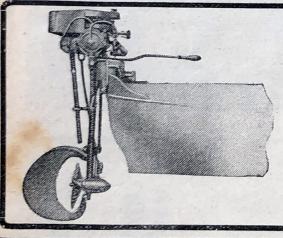
ai Privati
ai Professionisti
agli Industriali
di ogni categoria.

TORINO
CORSO FRANCIA N. 25

Rappresentanti:

LOMBARDIA, VENETO, EMILIA: N. Paganini - Via Monte Napoleone, 39 - MILANO.

TOSCANA ed UMBRIA: A. Conti - Via Curtatone, 4 - FIRENZE.

SPAGNA: C. Tamagno Balmes, 12 - 1° BARCELONA.

I MOTORI FUORI BORDO

“ARCHIMEDE„

non danno vibrazioni e sono preferiti perchè hanno
DUE CILINDRI EQUILIBRATI

UN ANNO DI GARANZIA - FORZA DA 2 HP A 5 HP
— PRATICITÀ — FUNZIONAMENTO PERFETTO —

SOCIETÀ INDUSTRIALE ITALO-SVEDESE
GENOVA

Concessionario esclusivo: Ing. ARRIGO MARCHI
VIA OREFICI 8/3 - GENOVA - VIA OREFICI 8/3

Cercansi subagenti

Telegr.: Deslex Borsa Genova
Telef. 22.20-27.52; Bor. 27.65

A. DESLEX & C.

GENOVA
VIA PESCHIERA N. 4

OPERAZIONI DELLA DITTA

I. - Eseguisce ordini di **Compra** e **Vendita** di Rendite, Obbligazioni ed Azioni per contanti e a termine alle Borse italiane ed estere.

II. - **Fa Riporti** sopra titoli a mercato corrente.

III. - Acquista e vende **Titoli a mercato ristretto** e non quotati in Borsa, ed all'uopo pubblica un **Listino quindicinale** impegnativo che spedisce gratuitamente ai suoi clienti e a chi ne fa richiesta.

IV. - S'incarica dell'incasso delle Cedole e dei Titoli estratti.

V. - S'incarica della sottoscrizione e opzione alle nuove emissioni.

VI. - Fa gratuitamente ai suoi clienti il servizio di informazioni finanziarie e su Titoli industriali, però senza alcuna sua responsabilità.

VII. - A mezzo del proprio Agente di Cambio, Sig. **Enrico Levi**, accreditato presso il Debito Pubblico e Cassa di Depositi e Prestiti compie nell'interesse dei clienti **le operazioni di svincolo, tramutamento, conversioni, ecc., di cartelle di Rendita nominativa ed al portatore.**

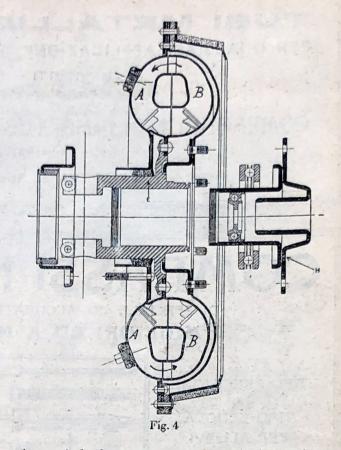
bilmente ricercata nel funzionamento dei compressori e nella complicazione dei motori ad aria compressa.

Sugli stessi principii è stata proposta anche la *trasmissione idraulica*. Il motore a benzina muove una pompa centrifuga multipla ad alta pressione, e l'acqua compressa è raccolta in apposito serbatoio; di qui passa a due motrici idrauliche (due piccole turbine) collegate alle due ruote posteriori. L'acqua, che, senza pressione si scarica dalle motrici, viene di nuovo aspirata dalla pompa, compressa, e rimandata al serbatoio.

Ma questo sistema non ebbe alcun seguito sovrattutto per ragione del rendimento, che al semplice esame si rivela assai ridotto, e non superiore al 40 %. Tuttavia l'argomento è stato in questi ultimi anni ripreso in esame, ed in alcune vetture americane è stato di recente adottato un sistema di trasmissione che si può considerare come l'accoppiamento della trasmissione ordinaria e della trasmissione idraulica. È questo costituito dalla turbina Radcliffe (Turbine-Drive) colla cui applicazione, secondo l'inventore, si rende il motore a benzina elastico e flessibile quanto un motore a vapore. L'applicazione riposa sul principio di collegare il motore a benzina all'albero cardanico che comanda l'asse e le ruote posteriori mediante un gruppo che comprenda in un blocco unico la pompa centrifuga ad una turbina idraulica, così disposte che il flusso uscente dalla prima agisce immediatamente sulle palette della seconda, senza che si verifichi alcuna perdita di energia, l'energia non utilizzata contenuta nell'acqua ritornando alla pompa. Il fluido che circola è sempre il medesimo ed è olio; data la limitata dimensione della capsula la sua quantità è pure limitata.

A dare idea della applicazione del sistema e del limitato ingombro che essa apporta, prendendo sullo *châssis* il posto della ordinaria frizione diamo la figura 3, nella quale la parte segnata in nero rappresenta il sistema Radcliffe, e comprende il gruppo di pompa centrifuga e turbina; *KM* è il primo attacco cardanico tra l'albero *J* e la capsula del differenziale, *N* il secondo giunto cardanico.

Esaminiamone ora il dettaglio e la costruzione con riferimento alla fig. 4. Nell'interno della cavità formata dal volano del motore ed a questa collegata mediante cono di fri-

Fig. 4

zione, sì da formare con essa un insieme rigido, è una capsula in lamiera stampata che riceve la pompa centrifuga *B* provvista di pale e che arriva fino al piano diametrale. Di fronte ad essa è la turbina *A*, pure provvista di pale, collegata opportunamente al mozzo *E* : essa è affatto indipendente dall'albero motore, ed è invece collegata all'albero cardanico *J* col mezzo del cardano *k*. Le altre lettere della figura indicano accessorii di costruzione sul cui significato non è necessario soffermarsi, dacchè il disegno è sufficientemente chiaro al riguardo.

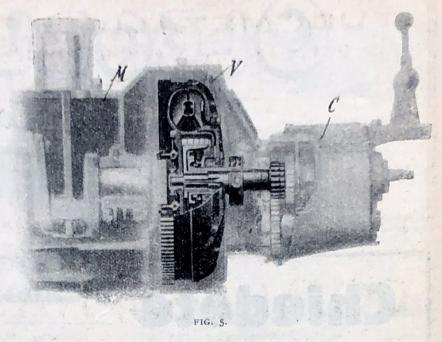
L'effetto di questo congegno è quello di trasmettere la energia da un organo all'altro e in definitiva dal motore all'asse *J* col mezzo del fluido contenuto nella capsula che comprende pompa *B* e turbina *A*. I due organi *B* ed *A* sono esattamente simili, e così disposti che, con movimento del fluido svolgentesi in modo continuo nel senso delle frecce, la pompa centrifuga scarica direttamente sulle pale della turbina e lo scarico della turbina ritorna alla pompa centrifuga in modo da formare un circuito chiuso. La centrifuga mossa col motore di questo ne trasforma la potenza in forza viva trasmessa al fluido, che viene utilizzata sulla turbina in misura che dipende dalla velocità di rotazione e dalla re-

sistenza che quest' ultima offre. L' energia non utilizzata sulla turbina ritorna col fluido in forma di velocità alla centrifuga e non è perduta. Il moto del fluido ha luogo nel senso delle frecce; ma poichè il sistema contemporaneamente ruota, il moto finale del fluido si svolge in senso spirale, il cui passo dipende dalla differenza di velocità dei due organi (motore e mosso) costituenti il sistema. L'alto rendimento constatato è dovuto al fatto che nel funzionamento del sistema non si hanno quelle trasformazioni di energia che sono sempre connesse a perdite più o meno rilevanti. Il flusso di fluido, quando il motore a benzina si muove lentamente, è così dolce che non imparte nessuna rotazione alla turbina, ottenendosi solo fra i due organi una circolazione d'olio; ma il flusso, coll'aumento della velocità, diviene subito più intenso, tanto che un limitato aumento di velocità del motore produce senz'altro in modo assai progressivo la messa in moto della vettura. Si ottiene così una rapida accelerazione nel movimento di questa senza scorrimenti ed urti.

FIG. 5.

Si attribuiscono al sistema notevoli vantaggi, quali la soppressione della frizione, la semplificazione e soppressione del cambio, la eliminazione di un collegamento rigido fra il motore a benzina e le ruote posteriori. Si vantano pel sistema la flessibilità dell'attacco, la possibilità di partire ad alta velocità, di realizzare qualsiasi velocità dallo zero ad un massimo, di dare al veicolo una accelerazione rapida senza urti, di eliminare ogni urto fra motore e ruote posteriori, di salvaguardare la durata dei singoli organi e dei cerchioni, ecc., ecc.

Sembra anche che i costruttori abbiano disposto così le cose, da poterne fare applicazione sugli chassis senza toccare che gli organi della frizione.

Un esempio di applicazione si ha nella figura 5. Il sistema è contenuto in una capsula entro il volano, interposto fra il motore *M* ed il cambio *C*, che può essere semplificato, o servire solo alla marcia indietro. Il collegamento della capsula che contiene la pompa al volano è fatto qui con un innesto a dischi.

La disposizione Radcliffe se è nuova per la applicazione alle automobili, riproduce effettivamente un congegno che ha avuto pieno successo nella navigazione, il sistema Fottinger, pel quale era stato già constatato un rendimento del 92-94 %. È noto che le turbine a vapore, impiegate nella navigazione, hanno un grandissimo numero di giri; che viceversa le eliche di propulsione navale, per dare un conveniente effetto utile, debbono funzionare a velocità limitata. Onde correggere tale difficoltà senza ricorrere all'impiego di turbine troppo lente sono stati attuati diversi sistemi, tra i quali quello di ottenere il rapporto voluto mercè l'impiego di una trasmissione idraulica, il cui principio di funzionamento è analogo a quello del sistema Radcliffe. Ma in navigazione sembra prevalere il concetto di adottare per la necessaria riduzione di velocità un rapporto di ruote dentate che corrisponderebbe al sistema ordinario di trasmissione delle vetture automobili. Tuttavia siccome le condizioni di marcia sono sensibilmente diverse tra un natante ed un'automobile, non è detto che per queste ultime la trasmissione idraulica, così come è stata concepita, non debba essere preferibile.

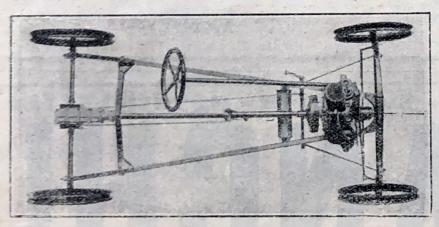
In argomento del genere, l'ultima parola spetta sempre all'esperienza.

E. G.

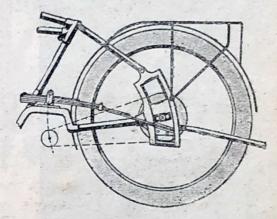
NOTIZIE ED ECHI

Il Cyclecar.

Come tutti sanno è una forma di veicolo che intercede fra il motociclo e la vettura leggera. È una forma di veicolo automobile, probabilmente chiamata a sostituire il motociclo potente (6 a 10 HP) con maggiore *comfort* di chi lo usa, ed a risolvere il problema della vetturetta leggera, economica di costo e di esercizio, distaccandosi dal principio erroneo invalso nella loro costruzione, per cui è sembrato sempre che lo *châssis* dovesse essere quello stesso di un' automobile ridotto nelle proporzioni.

Come il problema sia stato risolto in una delle più recenti costruzioni indichiamo ai lettori esaminando lo *châssis* della figura, che permette lo stabilimento di una piccola vettura a due posti con una estrema semplicità della struttura e del meccanismo sì da renderne il costo assai limitato. Questo cyclecar è azionato da un motore 2 cil. a V raffreddato ad aria e della potenza di 8 HP; il raffreddamento è accelerato con due piccoli ventilatori, uno per cilindro. Nel volano del motore è disposta la frizione a cono di cuoio invertito;

nel grosso tubo longitudinale che segue è l'albero cardanico di trasmissione, e nel *carter* sull'asse posteriore si trovano ad un tempo il cambio di velocità (a due velocità con marcia indietro) estremamente leggero e la coppia conica di trasmissione. Il differenziale è soppresso. Per tal modo l'asse posteriore è di un sol pezzo, e di conseguenza è pure divenuto inutile il ponte posteriore. L'asse gira in perni a sfere fissati alle molle posteriori del cyclear ed il *carter* centrale riposa su di esso col mezzo di altri cuscini a sfere. La carrozzeria che si applica al telaio è a due posti tipo torpedo in legno compensato. L'insieme, carrozzeria compresa, tocca il peso di appena 200 kg.

Sistemi di sospensione elastica nei motocicli.

È stato a lungo discusso se un motociclo dovesse essere provvisto nel proprio *châssis* di un sistema di sospensione elastica, essendosi ritenuto in passato che l'elasticità dei

pneumatici e le molle del sedile potessero bastare allo scopo. Oggi coll'aumento della potenza e del peso la convinzione generale, alla quale si adatta la moderna concezione, è che il motociclo richieda un sistema di sospensione a molle come le vetture; si usano le molle a balestra e le molle spirali. Certamente la grande difficoltà risiede nel concentrare il sistema di sospensione in uno spazio limitato e nel fare in modo che esso non disturbi il sistema di trasmissione, e sotto tale rispetto le molle spirali presentano un più facile adattamento; comunque il problema per realizzare soddisfacenti risultati è di soluzione meno facile che non nelle automobili.

Le sospensioni si fanno con molle spirali funzionanti in compressione, e con molle a balestra, sebbene il sistema con molle spirali sia di impiego più frequente per la sua più facile adattabilità.

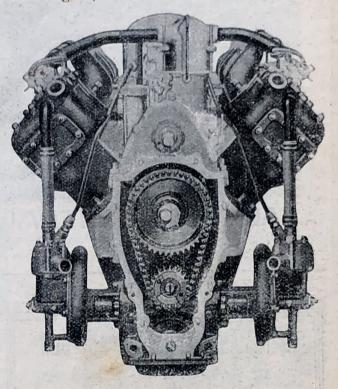
In un tipo di recente proposto si è voluto

ingegnosamente raggiungere lo scopo di mantenere nella catena di trasmissione una tensione costante. Il telaio posteriore (vedi figura a pagina 551), è sostenuto da semimolle elastiche fissate all'esterno ad un blocco o corsoio, mobile entro glifo che fa parte della forchetta posteriore. La profilatura del glifo è ad arco di circolo sul centro dell'asse di trasmissione, con che si ottiene appunto di mantenere costante la tensione della catena. Sono prese disposizioni apposite perchè, nel caso di rottura della molla, possa il glifo rendersi fisso ed immobile sul telaio, per modo che il motociclista possa continuare la strada. Il sistema può essere facilmente adattato ai motocicli aventi telaio rigido.

I motori a due tempi e le gare.

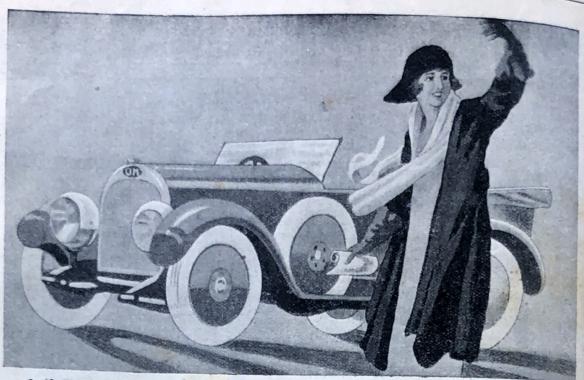
Nel prossimo estate saranno riprese sul circuito di Brescia le gare d'automobili, e la novità sarà certo costituita da quelle speciali relative alle vetturette. A questo proposito non è inutile una osservazione. Si è fissata per tali automobili la totale cilindrata in 1500 cmc., ed è a ritenere che tale cilindrata si riferisca al motore a 4 tempi. Ma nella speciale applicazione alle piccole vetture, come già si verifica pei motocicli, sembra destinato a grande successo l'uso dei motori a due tempi, per i quali il rapporto fra la cilindrata e la potenza segue leggi ben diverse che non pel motore a due tempi. Non sembra che il caso sia stato previsto. Escludere dalla gara internazionale veicoli con motori a due tempi sarebbe un non senso; porre questi motori nelle stesse condizioni di quelli a quattro tempi sarebbe del pari illogico. In teoria infatti, a parità di rendimento fra i due tipi di motori la potenza sviluppata con eguale cilindrata sarebbe nei motori a due tempi doppia che nel motore a quattro tempi. In realtà non è così, perchè per ragioni dipendenti parte dalla teoria e parte dalla pratica della costruzione la potenza sviluppata è inferiore al doppio in misura che varia dal 15 al 30 %. Ecco un problema sul quale non sarebbero inutili opportuni schiarimenti.

Automobili con cilindri a V.

I fautori delle motrici per automobili con 8 cilindri a V, quattro per parte, vantano a favore di questo tipo di macchina, la maggiore regolarità del movimento, l'equilibrio perfetto e la possibilità conseguente di altissime velocità angolari, la lunghezza ridotta del motore, a pari potenza colla macchina a cilindri paralleli, l'albero motore più semplice perchè le due bielle dei cilindri opposti si attaccano allo stesso bottone. Contro questi, vantaggi non tutti sicuri di fronte ad una motrice a sei cilindri, vi è però a contrapporre il costo di costruzione, la maggior complicazione della distribuzione, il numero delle valvole, la minore accessibilità di alcuni organi, ecc.

Diamo colla figura un esempio del genere che appartiene ad una delle macchine americane più diffuse.

Quanto al successo di questo genere di costruzione esso deve considerarsi in relazione ai diversi paesi. Le condizioni particolari del nostro, cogli elevati prezzi di costruzione e del combustibile liquido non lasciano credere che questo tipo di vettura, che si adatta alle grandi potenze, soggette d'altra parte ad una tassazione feroce, possa avere un grande avvenire commerciale. Le vetture di media e piccola potenza costituiscono ormai il tipo che si adatta nel nostro paese alle condizioni della prosperità pubblica ed alle esigenze del fisco.

Una minuscola motocicletta per signora.

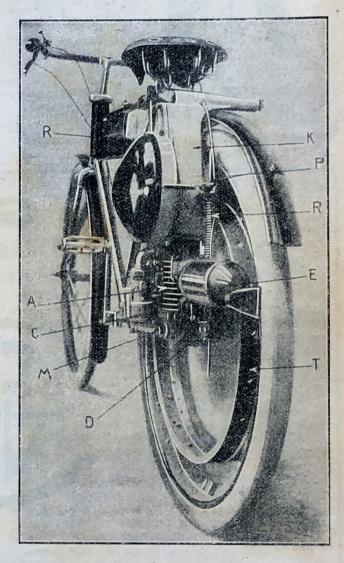
Questo tipo di costruzione americana, denominata *Ideal miniature* è destinato ad offrire un esemplare semplice di motociclo adatto pel sesso gentile, che per la forma delle macchine finora adoperate è stato quasi per intero escluso da questo genere di sport, pel quale si prevede invece un notevole sviluppo. Le condizioni che il tecnico si è posto per concepire la nuova macchina possono

NOTIZIE ED ECHI

essere così riassunte: peso e potenza limitata, basso prezzo, sedile basso, telaio aperto, meccanismo motore e di trasmissione semplice e chiuso in apposita capsula, protezione contro il fango, eliminazione di vibrazio-

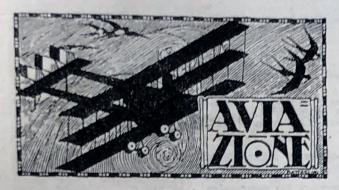
ni e accessibilità. Queste condizioni sembrano soddisfatte nell'esemplare di cui sopra. Si ha con esso un telaio semiaperto, che alla parte inferiore contiene il motore ed il meccanismo in posizione facile per il montaggio, lo smontaggio e la sorveglianza. Al centro del telaio in basso è montato il motore (2 cavalli) e la scatola del cambio (a due velocità) formanti un monobloc. Il cilindro a 4 tempi, mediante aperture apposite nel telaio che lo contiene, riceve sulle alette la corrente d'aria di raffreddamento. Il magnete è incorporato nel volano. La trasmissione alla ruota posteriore ha luogo con catena esterna al telaio e protetta. Per facilitare le riparazioni ai pneumatici, le ruote sono staccabili e permutabili. La sospensione alle ruote posteriori è in alcuni tipi rigida; in altri col mezzo di molle spirali.

Le ruote motrici per biciclo.

Una delle forme colle quali si è cercato di applicare alle biciclette una forza ausiliare è quella delle ruote motrici amovibili. Questa ruota motrice può essere utilizzata in diversi modi; la si può aggiungere ad una bicicletta ordinaria adattandola parallela sia alla ruota anteriore sia alla ruota posteriore, o sostituendola senz'altro ad una delle ruote del biciclo. Esteticamente quest'ultima è la disposizione migliore e, per l'eliminazione di sforzi laterali, il suo rendimento è più favorevole. Per contro l'applicazione laterale rende più facile il montaggio e lo smontaggio, nè implica alcuna modificazione al biciclo ordinario.

Uno dei primi sistemi del genere è stato l'*auto-wheel*: la ruota si collocava sul fianco della posteriore a circa 10 cm. di distanza con speciale dispositivo di fissazione al telaio della bicicletta, tale da ridurre lo sforzo di trazione all'asse del veicolo. Successivamente fu introdotta la ruota « motor fly »

che veniva a sostituire senz'altro a volontà la ruota posteriore e di cui diamo esempio colla figura, nella quale le lettere hanno il seguente significato: *A* cilindro motore ad alette di raffreddamento invertito, *K carter* contenente tutti gli organi di trasmissione, *T* tamburo, *C* carburatore, *M* mozzo della

ruota fissato al telaio del biciclo, *D* leva del disinnesto, *P* comando flessibile, *R* molla di richiamo, *E* serbatoio.

Malgrado questi tentativi riteniamo più logica la soluzione del problema colle applicazioni di motori ausiliari alla bicicletta ordinaria.

L' aeroplano Verville-Packard e il record mondiale di velocità.

Si è parlato molto della velocità raggiunta dall'aeroplano americano Verville-Packard.

Tale aeroplano ha un solo motore Packard di 636 HP e può quindi per la sua potenza essere paragonato al nostro B. R. A. che ha motore Fiat da 685 HP. Pareva che questo aeroplano avesse raggiunto velocità rilevanti, oltre 300 km.-ora, tali da battere i nostri record raggiunti col Marchetti e col B. R. A. Si deve oggi mettere molta acqua nel suo vino, poichè la misura fatta dall'Istituto Americano del circuito percorso ha rivelato che tale circuito era assai meno lungo di quanto era stato supposto, di modo che le velocità veramente raggiunte sono:

Verville Packard 600 HP = 250 km.-ora
Balilla (Ansaldo) 220 HP = 229 » »
mentre il B. R. A. aveva raggiunto in prove ufficiali 274 km.-ora.

Il record mondiale di velocità rimane perciò ancora all'Italia. Cosa che pochi sanno fra noi e forse nessuno sa o vuol sapere all'Estero.

Manifestazioni sportive aeronautiche in Italia nel 1921.

Il programma delle gare dell'annata è tale da far sperare in una buona attività dell'Aeronautica Italiana, se l'opera degli organizzatori sarà eminentemente fattiva ed instancabile e se i costruttori sapranno preparare a tempo e degnamente le loro nuove macchine aeree.

Il bilancio dell'anno scorso fu ben misero. Talune gare furono sospese e rimandate, altre videro in linea uno scarsissimo numero di aeroplani nazionali e andarono deserte dall'intervento di concorrenti esteri. Le nostre maggiori e migliori Ditte intervennero invece a molte competizioni internazionali presso altre Nazioni riportando ovunque brillanti e gloriosi successi.

Bisogna che l'esperienza del passato sia posta a frutto dagli organizzatori delle gare di quest'anno per riuscire ad attirare le case estere ad intervenire alle nostre manifestazioni sportive.

Per raggiungere tale scopo occorre che i premi non siano miseri, che ai programmi sia data a tempo ampia diffusione, allo scopo di ottenere un grande concorso di pubblico nostro e di forestieri. In aviazione l'improvvisazione è impossibile perchè la preparazione di un aeroplano per una gara richiede mesi di lavoro; si devono perciò sin d'ora diffondere in Italia e all'Estero con una conveniente propaganda i programmi delle varie manifestazioni.

Esse saranno le seguenti:

Manifestazione idroaviatoria sul Garda. — Maggio 1921. — Il regolamento di questa prova è identico a quello del Meeting di Monaco e vi dovrebbero partecipare gli stessi concorrenti. Tale gara se saggiamente organizzata dovrebbe riuscire di ancor maggiore importanza di quella di Monaco, potendo essere di quest'ultima una edizione riveduta e corretta.

Le gare constano di concorsi d'altezza — prove di acrobazia — prove e corse di velocità — corse crociere su dati percorsi — concorsi di distanza.

Circuito di Brescia per aeroplani col « Gran Premio d'Italia ». — Questa gara avrà luogo contemporaneamente al Gran Premio Automobilistico; le due prove saranno organizzate dalla Società Italiana d'Aviazione e dall'Automobile Club di Milano in accordo fra loro. È da porsi in rilievo il fatto che le due gare si svolgeranno parallelamente e sulla stessa linea di traguardo. Sarà perciò questa la prima manifestazione nella quale corse automobilistiche e gare aviatorie si svolgeranno contemporaneamente.

Il « Gran Premio d'Italia » per costruttori e piloti civili è basato su elementi di velocità, di massimo scarto di velocità col carico minimo di tre o quattro passeggeri.

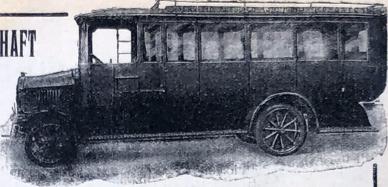
Durante la riunione di Brescia si disputerà per la seconda volta la « Coppa Mapelli » per piccoli aeroplani da turismo.

Raid Lugo-Trieste-Trento-Lugo. — Sarà organizzato dal Club Sportivo di Lugo e avrà luogo il 10 giugno. In tale occasione si disputerà pure la « Coppa Baracca ».

Coppa Marittima « Schneider ». — Questa gara deve avere luogo per regolamento nelle acque territoriali della Nazione che detiene

DAIMLER MOTOREN GESELLSCHAFT

"MERCÉDÈS"

CAMIONS
OMNIBUS

RAPPRESENTANTE GENERALE **CARLO SAPORITI** VIA PONTE SEVESO, 28 **MILANO**

IL CALCOLO È SEMPLICISSIMO !

Quanta benzina consumate mensilmente per il vostro motore?

A quale prezzo la pagate - tenuto conto del bagarinaggio - poichè la dotazione mensile assegnatavi è sufficente appena per un giorno di marcia?

Quanto costa invece il petrolio che si può avere dappertutto liberamente?

Tuttociò ben calcolato - in quale brevissimo tempo potrete quindi ammortizzare l' impianto d'un **"AUTOTERMOS,,** sulla vostra macchina?

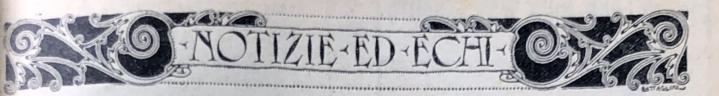
L' "AUTOTERMOS"

è semplicissimo - viene applicato in poche ore nelle officine dei nostri concessionari - non modifica e non tocca menomamente gli organi del motore - **Rendimento identico a quello della benzina - Non sporca e non incrosta i cilindri nè le candele.**

Scrivete subito per schiarimenti e informazioni alla

Società "OMNICOMBUSTORE" - MILANO - Via Brisa, 6

Telegrammi "AUTOTERMOS"

Telefono 22-60

la Coppa. Da due anni essa è all'Italia, perciò si svolgerà, come l'anno scorso, nel mese di settembre a Venezia.

L'organizzazione di essa è affidata all'Aero-Club delle Venezie, il quale con grande iniziativa e attività prepara per quell'epoca una serie di manifestazioni importanti.

Esse saranno: il « Gran Premio Venezia », il « Meeting di Venezia » per canotti e idrovolanti, il « Gran Premio del Levante » per idrovolanti sul percorso Venezia-Fiume-Atene-Salonicco-Costantinopoli e ritorno per Smirne-Atene-Brindisi-Venezia.

Gara per palloni sferici. — Essa si svolgerà a Roma, organizzata dall'Aero-Club della Capitale.

Altre manifestazioni di minore importanza si avranno a Roma e a Torino.

Le località scelte per le competizioni sportive aeronautiche, l'epoca in cui esse si svolgeranno, l'interesse e l'attrattiva delle gare, tutto dovrebbe concorrere ad assicurare il successo a queste manifestazioni dello sport del cielo sia pei risultati tecnici e sportivi che si tende a raggiungere, sia per l'intervento di un numeroso pubblico internazionale.

Nelle gare aviatorie che furono organizzate prima della guerra i migliori piloti e i migliori aeroplani erano delle altre Nazioni. Da allora si è camminato tanto che si assiste al fatto sintomatico che l'anno scorso nessun concorrente estero scese in Italia a disputare la Coppa Schneider, riconoscendo apertamente la decisa superiorità delle macchine italiane.

Speriamo che quest'anno scendano fra noi aeroplani di molte nazioni, perchè la lotta sportiva possa svilupparsi forte e leale dall'incontro di tante belle e tenaci energie. E se anche questa volta le ali tricolori avranno la palma della vittoria, essa assumerà significato e valore di alta importanza non per i costruttori solo, ma per tutta l'aviazione d'Italia.

L'attendibilità delle osservazioni aeree.

Il D.r Koschel di Berlino ha dimostrato, mediante esperienze fatte nella camera pneumatica, che l' intelligenza si modifica con l'altezza nell'atmosfera. Fino ad una rarefazione corrispondente a 5500 metri d'altezza, nessuna perturbazione seria; a 6000, l'attenzione è molto diminuita; a 7000, tutte le attività mentali sono compromesse; a 8000, lo stesso Koschel, il solo tra gli sperimentatori che abbia resistito, non poteva lavorare mentalmente che per periodi brevissimi. Queste osservazioni hanno un grande interesse in rapporto alla attendibilità delle osservazioni degli aviatori (da *Sciences et voyages*).

Navi giganti.

Il *Mouvement géographique* annuncia che agli Stati Uniti si è iniziata la costruzione di due enormi transatlantici che potranno traversare l'Atlantico in quattro giorni. Queste enormi navi saranno disposte in modo da trasportare 4000 persone, di cui 3000 passeggeri. Saranno lunghe 305 metri, avranno un pescaggio di m. 10,65, uno spostamento di 55.009 tonnellate e potranno filare 30 nodi sotto l'impulso di quattro macchine di una potenza complessiva di 110.000 cavalli.

Saranno queste le più grandi navi del mondo, perchè il *Vaterland* tedesco che gli americani hanno ribattezzato col nome di *Leviathan* non è lungo che m. 274,30.

Le due nuove unità, costrutte ed armate sotto la sorveglianza del Dipartimento della marina e in parte a spese dello Stato, in tempo di guerra saranno iscritte tra gli incrociatori ausiliari.

La propulsione delle navi.

Il *Power* ha pubblicato uno studio comparativo sui vari modi di propulsione delle navi. L'uso della turbina a vapore che comanda l'elica per mezzo di ingranaggi, quale fu generalmente adottata durante la guerra, non è ben certo se torni conveniente in via definitiva. Sarebbe il caso di profittare dell'esperienza allora acquisita per trarne conseguenze per l'avvenire.

Secondo l'autore dell'articolo, M. C. Thomas, professore alla Hopkins University, potrà ancora tornare vantaggioso, per navi che non abbiano potenza superiore a 30.000 cavalli, l'uso della turbina a vapore e degli ingranaggi a semplice riduzione: invece per navi della potenza da 30.000 a 40.000 cavalli sembra che si debba preferire la turbina a vapore azionante le eliche per mezzo di trasmissioni elettriche: il vapore dovrebbe esser dato da caldaie con focolari a combustibile liquido.

Per le navi da 2000 a 6000 cavalli si ritiene più conveniente l'uso dei motori a olio pesante con trasmissione elettrica. Per una

nave con una sola elica possono bastare due motori azionanti dinamo a velocità praticamente costante. L'inversione di marcia si ottiene mediante l'inversione dei motori elettrici di propulsione.

Tentativi di contravvenzione.

Il fiscalismo degli agenti arriva spesso all'assurdo e minaccia talvolta di paralizzare il più normale lavoro. Eccone un esempio. La Carrozzeria Italo-Argentina di Milano fa trainare da un cavallo un automobile che aveva in lavorazione sfornito di benzina e di accessori.

Un agente veramente vigile e intelligente, eleva contravvenzione perchè la macchina non era munita di bollo e provvede nientemeno che al sequestro della macchina! Fortunatamente l'Intendente di Finanza di Milano, con senso di equilibrio, ha riconosciuto che il mezzo di trazione animale è elemento sufficiente a dimostrare l'impossibilità della trazione meccanica dell' autoveicolo, privo, per giunta, di benzina, che perciò si presenta attendibile l'assunto degli interessati circa la mancanza dei contatti dalle candele al magnete che non è il caso di ricorrere alla perizia tecnica invocata dal verbalizzante; ha quindi riconosciuto che non doveva procedersi al sequestro dell'autoveicolo, per essere stato identificato il conducente e la Ditta responsabile; ha di conseguenza decretata la contravvenzione insussistente e ordinato il rilascio dell'autoveicolo.

Sentenza dunque di equità che merita di essere segnalata in una questione che non avrebbe dovuto nemmeno lontanamente sorgere se purtroppo non fosse ammesso, nel nostro Paese, che il normale lavoro possa essere disturbato con tutta facilità da agenti che così male sanno applicare le leggi.

Se è vero che l'ignoranza della legge non scusa il pubblico, perchè deve scusare gli agenti?

La Sila turistica.

La ditta Rizzuti Madami di Taranto, ha preso una bella iniziativa: quella cioè di rendere abitata, durante il periodo estivo, la regione Silana, allo scopo di farne un centro di villeggiatura. La località prescelta è nel cuore della Sila Grande a S. Nicola Soprano a 1500 metri sul mare, e a circa 45 km. da Cosenza.

Per la prossima stagione estiva si stanno allestendo cinque villini, ciascuno per una famiglia, o anche per due famiglie, disposte a far vita in comune. Le costruzioni sorgeranno intorno ad un grande piazzale, circondato da piante, che da un lato domina buona parte dell'altipiano Silano e dall'altra ha per sfondo una vasta foresta di faggi fra le più belle della Sila.

Un villino completo in muratura con garage e rimessa per vettura ed ufficio telegrafico è già costruito, gli altri saranno disposti a distanza fra loro di qualche centinaio di metri, affinchè ogni famiglia possa godere della più completa libertà. Il tipo di costruzione è semplice e solido su base in muratura con robusta intelaiatura di travetti esternamente rivestiti di tavole, ed internamente con rete metallica, intonaco forte, calce e gesso. Tale sistema, già esperimentato, risponde alla sicurezza, all'igiene e alla pulizia.

Le abitazioni munite di acqua potabile e di gabinetti, saranno arredate semplicemente ma con proprietà.

In locali appositi la società provvederà ai servizi comuni, quali magazzino viveri, sala da ballo, lavanderia, bagni, ecc. Ogni famiglia dovrà provvedere per proprio conto alla biancheria, alle coperte e alla cucina.

Plaudiamo all'iniziativa che senza pretese di lusso, riuscirà certamente utile alla regione così poco conosciuta, appunto per la mancanza di *comfort*, e ci auguriamo che essa possa avere il più lusinghiero sviluppo e successo.

La rinascita dei centri di turismo.

La ricostruzione di *Roncegno* procede bene; nella prossima primavera questa celebre stazione balneare trentina, tanto danneggiata dalla guerra, potrà riprendere la sua salutare attività.

Un'altra stazione che nella prossima estate sarà riattivata è quella di *San Martino di Castrozza,* una delle più deliziose plaghe delle nostre Dolomiti: come è noto durante la guerra tutti quegli importanti alberghi erano stati rasi al suolo. Quest'anno saranno ivi pronti cinque alberghi con complessivamente 200-300 letti, e cioè: l'Hôtel San Martino (50

letti); il Bonetti (30-50 letti); il Bellevue (40 letti) e si spera di ultimare l'Hôtel Cimone e l'Hôtel des Alpes.

A *Rima*, il caratteristico paesello di Val Sermenza (Val Sesia), nella prossima stagione verrà riaperto l'Albergo Tagliaferro, simpaticamente noto al pubblico nostro prima della guerra.

Lo sviluppo della stazione di Merano.

Mercè l'attività della Direzione di Cura di Merano, quella meravigliosa stazione climatica sta riprendendo l'importanza che, prima della guerra, l'aveva giustamente resa celebrata nel mondo. La maggior parte degli alberghi e pensioni sono stati riaperti al pubblico, come pure i più importanti stabilimenti di cura.

Inutile ricordare l'importanza di quel centro climatico (indicatissimo per soggiorni autunnali, primaverili ed anche invernali), dalla organizzazione perfetta; gioverà invece far presente come Merano si presti anche come centro per escursioni estive. Se il clima infatti durante la giornata è caldo, le notti sono sempre ventilate e fresche. La stazione costituisce così un'ottima base per effettuare gite nei dintorni (Vigiljoch, Trafoi, Sulden, Stelvio, Resin, Giovo, Valle d'Ulten, ecc.), facilitate da linee ferroviarie, funicolari e numerosi rapidi, comodi servizi automobilistici.

Per informazioni su pensioni, alloggi, ecc., rivolgersi al *Verkehrsbureau* o alla *Direzione di Cura (Kurvorstehung)*.

Turismo italiano in California.

Auspice il Capo-console del T. C. I. di San Francisco Rag. A. Pedrini, e con l'aiuto dei Sigg. Sarno, Fanda, Bocci, Porreca, i nostri consoci di California hanno compiuto nell'estate decorsa ben 12 gite a località di interesse turistico nelle vicinanze di S. Francisco, riscuotendo il plauso ed il consenso non solo della nostra colonia, ma anche della popolazione e della stampa locale.

Esposizioni.

Per iniziativa della Camera di Commercio di Napoli e con l'appoggio del Governo, degli Enti locali e delle Banche, sarà tenuto nel prossimo settembre in tale città e precisamente nella Villa Comunale, località ridentissima, una Fiera Campionaria di prodotti nazionali alla quale parteciperanno i maggiori industriali del Regno.

Turismo di reduci.

Ad iniziativa di un gruppo di ex appartenenti al 3° Reggimento Genio il 19 giugno avrà luogo un Convegno dei soldati anziani di quel reggimento (delle classi dal '66 al l'80) sul Lago di Garda.

Segnaliamo con compiacenza l'iniziativa, perchè si differenzia dai soliti convegni a base di retorica e di intemperanze, e tende invece a rendere sempre più popolare e famigliare l'abitudine turistica.

(Per schiarimenti rivolgersi ad A. Bresci, via Stati Uniti, 14, Brescia).

Il 10 aprile il campionato italiano di football è entrato nella sua fase culminante e decisiva, con l'inizio delle semifinali.

Partecipano ad esse le sedici squadre designate dalle varie eliminatorie regionali, che sono state divise nei quattro gruppi seguenti:

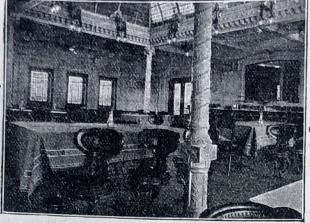
1° *gruppo*: Bologna F. C. — Milan F. C. — Novara F. C. — Genoa F. C.

2° *gruppo*: Alessandria U. S. — Modena F. C. — U. S. Andrea Doria — U. S. Milanese.

3° *gruppo*: Internazionale F. C. — U. S. Pro-Vercelli — S. G. Bentegodi — U. S. Torinese.

4° *gruppo*: A. C. Mantova — Torino F. C. A. C. Padova — Legnano F. C.

È difficile un pronostico per la vittoria in ciascuna batteria semifinalistica perchè le sedici squadre vantano tutte serie probabilità di successo. Ciò che è sicuro è questo: nelle sei giornate di lotta (tante ne occorreranno per lo svolgimento del girone doppio) che ogni gruppo comprende, si avranno partite del più alto interesse. E la designazione delle quattro finaliste rimarrà incerta sino all'ultimo giorno del campionato. Il quale, intanto, minaccia di protrarsi fino alle calende greche.

Infatti avremo una sosta di due giornate (le prime due domeniche di maggio) imposta dall'allenamento e dalle partite che la squadra nazionale disputerà a Bruxelles ed Amsterdam, rispettivamente il 5 e l'8 maggio contro l'« undici » rappresentativo del Belgio e dell'Olanda. Cosicchè solo a giugno avanzato potremo conoscere i quattro *teams*

fra i quali si disputerà il titolo di campione dell'Italia settentrionale.

Si avrà, a conclusione del campionato, su campo neutro (ma quando, se non in piena canicola?) la « finalissima » tra i campioni del Nord e quelli dell'Italia Centro-Meridionale. Nè, quest'anno, il « match » sembra così facile e piano — come per il passato — per i settentrionali, chè grandi sono i progressi compiuti dai calciatori della Toscana, del Lazio, e già l'anno scorso l'Internazionale dovette impegnarsi a f ndo per vincere di misura (3-2) la squadra dell'U. S. Livorno.

***

La 14ª Milano-S. Remo ha inaugurato domenica 3 aprile, in modo grandioso le serie delle classiche prove ciclistiche su strada ed ha segnato una netta, sicura vittoria del campione nazionale Costante Girardengo, il quale confermava, così, il successo conseguito nella Genova-Nizza di quindici giorni prima.

Brunero — il brillantissimo secondo della corsa, che solo seppe resistere sino all'ultimo all'azione del novese — dava nuova dimostrazione del suo eccezionale valore. Il giovane campione di Ciriè è certo destinato a rappresentare, nel 1921, il più serio ostacolo alla marcia vittoriosa di Girardengo. E anche un altro campione è apparso in gran forma sulle strade della Riviera: Giuseppe Azzini, che tagliava terzo il traguardo di S. Remo.

Tutti gli altri « routiers » cedevano le armi dinanzi ai tre, dimostratisi inconfutabilmente i migliori. Soprattutto infelice la prova di Gaetano Belloni che pure, in un recente e non dimenticato passato, era stato quasi l'unico avversario del « campionissimo ».

Francesi e belgi crollavano dinanzi alla forza e alla combattività dei nostri rappresentanti. Il campione di Francia Henry Péllissier non poteva far di meglio che classificarsi sesto, e il campione del Belgio — Van Hevel — dopo una corsa coraggiosa era costretto a ritirarsi. Anche tutti gli altri « assi » stranieri intervenuti al grande « criterium » italiano di apertura o non terminavano la prova od occupavano un posto poco brillante all'arrivo.

***

San Siro ha riaperto, la prima domenica di aprile, i propri battenti con una giornata di ottimo sport che ha richiamato sul bellissimo ippodromo milanese la folla delle grandi occasioni. Il « clou » della giornata — il Gran Premio d'Apertura (handicap discendente, L. 30.000, m. 1400) — risultava appannaggio di Sigdor, il figlio di Signorino e di Oora, mentre la più combattuta prova — lo « steeple » per il Premio Senago (Lire 20.000, m. 3000) — segnava una vittoria di Palombino del cav. Lorenzini.

Frattanto a Roma e a Firenze continuano le riunioni di primavera. E il trotto offre domenicalmente interessanti spettacoli ai suoi cultori all'ippodromo di Turro in Milano.

***

Il canottaggio ha iniziato la serie delle grandi competizioni anche di carattere e di importanza internazionale.

Il 30 marzo, per la 73ª volta, l'« otto » di Oxford si incontrava con quello di Cambridge nella regata alla quale si appassiona l'intera Inghilterra. E la vittoria toccava all'equipaggio di Cambridge per tre quarti di imbarcazione. Con questo successo, il Cambridge portava a 33 il numero delle sue vittorie; 31 volte il match fu vinto da Oxford e una volta (nel 1877) finì alla pari.

Più importanti, per noi italiani, sono i risultati conseguiti dai nostri vogatori alle regate del 28 marzo, a Nizza.

Giovanni di Vajo dell'« Armida » di Torino vinceva la gara Cannes sul percorso di un miglio; e nella prova a « otto » la « Lario » di Como e la « R. C. Canottieri Italia » di Napoli terminavano rispettivamente al primo e al secondo posto. Gli stessi canottieri napoletani si classificavano secondi nel « quattro ».

***

Tra gli sports del motore, quello più diffuso e più popolare — il motociclismo — ha iniziate la serie delle « classiche » di campionato il 10 aprile a Roma sulle strade del IV Circuito del Tevere; e l'automobilismo inaugurerà ufficialmente la stagione con la Parma-Poggio di Berceto dell'8 maggio. A questa prova seguiranno, il 15 maggio, il Circuito del Garda per vetturette e vetture leggiere, e il 29 maggio la Targa Florio.

Anche per la motonautica, da noi invero troppo trascurata, si iniziano (così si spera) giorni migliori. Tra le altre prove annunciate, quella che sin da ora desta il maggiore interesse è il « meeting » che si svolgerà sul Garda — nell'ultima settimana di maggio e nella prima di giugno — che prende nome da Gabriele d'Annunzio, con un complesso di 100.000 lire di premi.

Per le gare aviatorie è detto diffusamente a pag. 557.

NOTIZIE ED ECHI

Nel dicembre 1920, sotto la direzione dell'ing. Ettore Gilberti e del comm. prof. Giuseppe Gerola si sono fatti scavi di assaggio nel **Castello di Rovereto** (cfr. « Le Tre Venezie » del T.C.I., vol. II, pag. 369) e presentemente vi si stanno compiendo lavori di adattamento per farne sede di un *Museo Storico di Guerra*.

Prendendo occasione dalla recente andata a Roma di Cristiano X, re di Danimarca, l'on. *Bortolo Belotti*, Consigliere del T. C. I. parla nell'EMPORIUM di **una visita del re di Danimarca** (Cristiano I) **all'Italia nel 1474**. Riassunte le principali vicende di tale viaggio, traendole dalla così detta Cronaca di Holstein, si ferma in particolare a descrivere la visita fatta al Castello di Malpaga (cfr. « Piemonte, Lombardia e Canton Ticino » del T. C. I., II, pag. 370), dove il nobile signore del luogo, Bartolomeo Colleoni lo ricevette « con 500 cavalli tutti di un colore » e lo trattenne per un giorno in conviti, cacce, torneamenti, gareggiando o vincendo nel fasto i più splendidi signori del suo tempo, come li vinse per mecenatismo. L'autore ricorda anche il curioso episodio di un carbonaio di Val Brembana che, con la sua destrezza, ebbe ragione di un gigantesco danese del seguito del re, di straordinaria forza. Ma l'interesse maggiore per noi sta nei sette affreschi che, a ricordo della visita, dipinse sulle pareti del grande salone del castello il Romanino nella prima metà del '500. Rappresentano: il ricevimento alla porta del castello; la partenza del re; il cortile col re e il Colleoni che dà ricche vesti ad un giovane, probabilmente il carbonaio; una caccia in onore del re; un banchetto; un torneo. Il settimo affresco molto rovinato pare rappresenti un ballo.

Immagini di Firenze dantesca. — DEDALO, gennaio, 1921.

Ricca iconografia, che riproduce i pochi monumenti rimasti dal Dugento: S. Giovanni, con le formelle del distrutto fonte, S. Miniato al Monte, l'interno dei SS. Apostoli, la parte inferiore di S. Stefano al ponte, la parte inferiore di S. Salvatore, il portico di S. Jacopo soprarno, il pulpito di S. Piero Scheraggio (ora in S. Leonardo in Arcetri), la parte antica del Pal. del Podestà, alcune torri gentitizie (degli Amidei, dei Girolami, dei Gherardini, dei Baldovinetti, degli Acciaioli, dei Della Castagna, dei Corbizzi), il ponte delle Grazie, la porta al Prato, la colonna di S. Zanobi, ed alcuni disegni documentari di quelli distrutti: S. Lorenzo prima del rifacimento del Brunellesco, S. Trinita e la Badia avanti il rinnovamento, le altre chiese di S. Martino (la parrocchiale di Dante), di S. Barbara, di S. Margherita, al tutto rimaneggiate, e le scomparse di S. Stefano del popolo (dove il Boccaccio lesse la « Commedia »), di S. Bartolomeo, di S. Pier Maggiore. Rivive così in parte la città di Cacciaguida, della cerchia antica romana, e la città di Dante, della seconda cerchia.

Da quello stesso suolo di **Veio**, da quello stesso tempio che ha restituito alla luce la statua di Apollo e la testa di Mercurio in terra cotta, ormai divenuti celebri, sono usciti ora *due acroterii con teste di Gorgone*, di una straordinaria forza plastica, che conferma quella originalità che già avevano fatto intravvedere le prime opere. Queste due teste gorgoniche sono state modellate da due artisti affini e sia o no uno di essi *Vulca* o un suo emulo o un suo discepolo, ciò che importa di stabilire è l'affermazione di un'arte etrusca od italica, se non del tutto avulsa dall'arte greca, parallela a questa e con una impronta di rudezza schietta e di vigoria tutta nostra (da studio di *Alessandro Della Seta* in *Dedalo*, febbraio, 1921).

Recentemente a Bologna in piazza Nettuno sono stati trovati nel sottosuolo avanzi importanti di un edificio di **Bononia romana** con numerosi frammenti decorativi. Si stanno facendo esplorazioni anche in piazza Santo Stefano ed è stata ritrovata una tomba.

Nello scorso dicembre si è inaugurata in Genova nel Palazzo Rosso, insieme con una Galleria d'Arte moderna, una **Gipsoteca** di gessi originali del **Monteverde,** che fu genovese per educazione artistica e che da Genova trasse l'ispirazione per la prima delle sue opere più fortunate, il *Colombo giovanetto,* esposto a Parma nel 1870 (da articolo della *Gazzetta di Genova,* 31 gennaio, 1921).

In un brioso articolo **Per la resurrezione di Messina** (*Rassegna d'Arte antica e moderna*, feb. 1921) *Ugo Fleres* fa delle proposte pratiche molto sensate intorno alle norme che dovrebbero guidare la ricostruzione della nuova Messina e che, seguite, ne farebbero una delle più originali città nostre. Costruzioni basse, com'è già stabilito per legge, e senza fasto, perchè siano le più leggere possibili, e secondo due tipi: il *tipo ostiense* intorno al porto, con case a piano superiore, e il *tipo pompeiano* nella città alta, cioè col solo pianterreno e una corte centrale, simile al *patio* andaluso, nella quale in qualunque ora troverebbero salvezza gli abitanti in caso di terremoto. E, a seconda del tipo delle case, due tipi di strade: viali in basso; a giardini in alto. E, come decorazione, mattonelle smaltate molto sobrie, che illeggiadriscano le neutre costruzioni in cemento armato. Ma soprattutto alberi, alberi che velino le meschinità architettoniche, alberi dei nostri climi che diano l'ombra che ora manca, che diminuiscano la polvere che ora soffoca. E per avere alberi belli, fronzuti di rapido sviluppo occorre una cosa sola: abbondanza di acqua fresca e salubre per la sete, per la lindura delle persone, per la bellezza della città, per gli alberi.

Della **Cattedrale d'Asti** narra la lunga storia e descrive il valore artistico *Niccola Gabiani* in un grosso volume (Asti, Tip. Vinassa, 1920) edito sotto il patronato della locale Cassa di Risparmio. La superba mole, che unisce l'eleganza alla grandiosità, meritava questa illustrazione. Iniziata, sul posto di una anteriore chiesa romanica, nel 1309 in istile romanico gotico con influenza francese, ha una slanciata facciata illeggiadrita da tre porte con archi trilobi ed il fianco meridionale saliente in linee ardite per gli altissimi caratteristici finestroni ed il protiro grandioso ed ornato. L'esterno è vinto per solennità dall'interno, dai pilastri polistili con magnifici capitelli e cui il deturpamento della decorazione pittorica (salvo i buoni affreschi del Carloni, che però avrebbero trovato miglior posto altrove), la trasformazione delle vôlte e le aggiunte di cappelle e altari barocchi non hanno tolta la bella euritmia che riposa l'occhio nella rapida comprensione dell'organismo architettonico.

Una maggiore sobrietà di esposizione e minori divagazioni storiche e su altri monumenti astigiani avrebbero giovato all'agilità del volume, che si sarebbe anche avvantaggiato da qualche ricerca stilistica e documentaria sui pochi quadri della chiesa, finora troppo fuggevolmente studiati.

Una rivendicazione.

Auspice la Società Reduci Patrie Battaglie di New York è stata aperta una sottoscrizione per un modesto ma significativo monumento ad Antonio Meucci, il dimenticato inventore del telefono, il patriotta che durante le ore più tormentose del nostro Risorgimento tenne vivo l'amor di patria fra gli italiani dimoranti in New York. Il ricordo sorgerà presso la casa che fu già del Meucci e che ospitò Garibaldi; riuscirà modesto, perchè fino ad ora i fondi furono raccolti fra i nostri emigrati che non sono, in genere, facoltosi; significativo, perchè, a persuadere gl'increduli della giustizia del tardo tributo, dovrà portare incisa sul rovescio la parte essenziale della sentenza della Corte americana che rivendica al Meucci il merito primo della grande invenzione che, come è noto, è comunemente ritenuta del Bell.

La superficie d' Italia.

Per il trattato di Rapallo l'Italia si è ingrandita di un territorio di circa 9000 Kmq. con una popolazione che 10 anni fa era di 950.000 abitanti. Aggiungendo l'ingrandimento dovuto al trattato di S. Germain (14.450 Kmq. con 650.000 ab.), gli acquisti dell'Italia in seguito alla guerra salgono a 23.450 Kmq., quasi quanto la Sardegna (23.833), con 1.600.000 abitanti. Aggiungiamo che l'area dello Stato di Fiume è di Kmq. 28,5 con 53.000 abitanti.

Gli stranieri in Italia.

Dei circa 40 milioni di abitanti della nuova Italia, alcuni gruppi relativamente esigui, come è noto, non parlano la lingua italiana. Dal censimento del 1911 risultò che il maggior numero di allofoni è dato dagli *albanesi*, 87.350, disseminati nelle Puglie, in Calabria e in Sicilia (48 comuni). Vengono poi i *francesi*, 85.960, tutti in Piemonte (91 comuni) e particolarmente nei circondari di Aosta, Pinerolo e Susa; quindi gli *sloveni*, 36.380 (17 comuni), tutti nel confine orientale della pro-

vincia di Udine; i *greci*, 30.290 (13 comuni), nelle provincie di Lecce e di Reggio Calabria; i *catalani* 11.740 nel solo comune di Alghero; i *tedeschi* (dialetto tedesco vallese e tedesco bavarese), 9960 (14 comuni), nel Piemonte e nel Veneto; i *serbi*, 4700 (3 comuni), nel circondario di Larino.

Come si sono spostati questi rapporti con le nuove annessioni? Secondo statistiche forse non del tutto sincere e che potrebbero presentare in seguito qualche sorpresa in nostro favore, i *tedeschi* salgono a 270.000, gli *sloveni* a 303.000, i *serbo-croati* a 184.000. Spetta alla civiltà italiana assimilare questi fratelli alloglotti, come già avvenne per tutti gli altri, che sono oggi fedelissimi italiani. (*Bollettino della R. Società Geografica italiana*, gennaio 1921).

Per il centenario Dantesco.

Tra le città sorelle, Siena si appresta a commemorare il centenario dantesco con questo dignitoso programma: 1° una mostra di numerosi documenti danteschi dall'Archivio di Stato di Siena e dalla Biblioteca Comunale, da tenersi nelle sale del Palazzo Piccolomini; 2° la pubblicazione di un volume di studi danteschi specialmente relativi alla topografia di Siena al tempo di Dante, agli edifici e luoghi ricordati nel poema, a persone e cose senesi del trecento; 3° restauri a monumenti dell'epoca, cioè alla chiesa di S. Cristoforo, alla casa della Brigata spendereccia, ad una cappella in S. Martino, ecc., e apposizione di targhe marmoree in tali luoghi, contenenti i versi che li hanno illustrati (com'è intendimento del T. C. I. di fare per tutta Italia).

Officine idroelettriche nella Venezia Tridentina.

Nella Venezia Tridentina esistono 80 centrali idroelettriche (58 nel Trentino, 22 nell'Alto Adige).

Le più importanti sono le seguenti:

a) Officina di Naturns (11.000 HP) e Merano (15.000 HP), sull'alto Adige, di proprietà della « Etschwerke », società costituita dai comuni di Merano e Bolzano. Le officine, oltre che per la distribuzione di energia nell'Alto Adige, ed ai trams elettrici delle due città, servono anche alla produzione di calciocianamide.

b) Officina sul Sarca a Pietramurata (10 mila HP) di proprietà del Comune di Trento. Tale officina, assieme ad altra di 840 sul Fersina, provvede ai bisogni di Trento, alle tramvie, e dopo la nostra occupazione alimenta anche l'illuminazione di Rovereto. Il Comune di Trento ha due altre importanti concessioni sul Sarca.

c) Le due officine sul Ponale l'una di 8000, l'altra di 2000 HP, di proprietà rispettivamente delle città di Rovereto e Riva.

Tali impianti, distrutti dalla nostra artiglieria, sono da riattare.

d) Impianto di Zwölfmalgreien sulla Talfer di 2250 HP.

e) Impianto di Bressanone di 1800 HP.

f) Impianto di Lana di 1800 HP.

g) Impianto di Glorenza di 920 HP.

h) Impianto di Romeno di 800 HP.

i) Impianto di Pieve Tesino di 800 HP

l) Impianto di Toblaco di 760 HP.

m) Impianto di Brunico di 600 HP.

n) Impianto di Cles di 600 HP.

o) Impianto di Egna di 540 HP.

Tutti gli altri impianti idroelettrici sono inferiori a 500 HP. Tra i numerosi progetti e domande di concessione sono notevoli quelli di Val Daone, quello dell'emissario del lago di Molveno e quello dell'Avisio.

In totale sono utilizzati nella Venezia Tridentina 66.245 HP.

Le miniere di mercurio di Idria.

L'acquisto della miniera di Idria dà all'Italia il primo posto nella produzione mondiale del mercurio.

Infatti le miniere russe di Nikitowska e quelle californiane di Sulphur Bank sono esaurite, mentre è quasi completamente cessata la produzione in quelle numerose, ma piccole del Messico.

Gli Stati Uniti hanno spinto al massimo la produzione del Texas e della Sierra Nevada, ma i bisogni locali altissimi fanno sì che l'esportazione venga fortemente limitata.

La Spagna ha in Almadeu una miniera che è sfruttata da oltre venti secoli e che ha una produzione media di 1400 tonnellate all'anno. Queste miniere fino a poco tempo addietro furono monopolio della casa Rothschild di Londra e costituirono la base dei prezzi del mercato europeo.

L'Italia intensifica sempre più lo sfruttamento delle miniere di Monte Amiata: ma poichè secondo i dati del 1918 l'Austria da Idria ottenne 550 tonnellate e l'Italia da Monte Amiata ne ricavava un migliaio, oggi certo aumentate, si può calcolare che anche la produzione spagnuola sia ormai superata dalla nostra: e ciò tanto più se, come si spera, la miniera di Idria potrà sfruttarsi più largamente. Va notato infatti che tutta la regione dei dintorni di Idria, Chiapovano e Ternova presenta interessanti mineralizzazioni di cinabro, talchè ne fu trovato da nostri soldati nello scavo di trincee della Bainsizza.

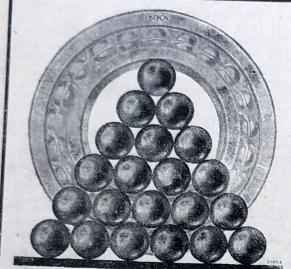
CICLI 1921 - 14 Modelli di nostra fabbricazione.

Tipo 33 da ragazzo L. **450**	Tipo 38 Trasporto . L. **850**
Tipo 55 da signora L. **550**	Tipo 89 da turismo L. **525**
Tipo 21 di lusso . L. **675**	Tipo 19 da pista . L. **650**
Tipo 35 a 2 velocità L. **825**	Tipo Lusso Signora L. **750**
Tipo 59 da viaggio L. **450**	Tipo 18 da strada . L. **550**
Tipo 52 controped. L. **600**	Tipo 51 Gran turismo L. **650**
Tipo 12 Gran lusso L. **725**	Tipo 39 Extra lusso L. **775**

Accessori e Pneumatici

Sconti speciali! Prezzi i più bassi sul mercato italiano.

ARTALE & C. Viale P. Magenta, 10 - MILANO

Catalogo gratis

NKA Sfere e anelli sono fabbricati col miglior acciaio speciale svedese; le sfere sono avvicinate l'una all'altra quanto più è possibile.

I CUSCINETTI A SFERE NKA sono perciò **i più resistenti, i migliori.**

AGENTI ESCLUSIVI PER L'ITALIA

Ing. DE SCHRYVER - LISSONI

Milano - Via P. Umberto, 17

NAPOLI, Piazza della Borsa, 4 TORINO, Via XX Sett. 12

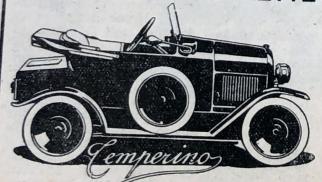
FIRENZE, Via Ghibellina, 83

POLTRONA "FRAU"

TORINO

VIA PALAZZO CITTÀ, 6 bis

SOC. AN. VETTURETTE **"TEMPERINO"**

Viale Stupinigi, 802 - **TORINO** - Telefono N. 90-17

VETTURETTA RAPIDA, LEGGERA, ECONOMICA

Supera qualsiasi salita - Resiste su qualunque percorso

Produzione annua N. 1800 Macchine

MOTORE TEMPERINO - 8-10 HP. 1920

Alesaggio 85 - Corsa 89 - Giri 2800

CARLO D'AGNOLO VALLANO: *Cenni Storici su Lonigo.*

Buono, coscienzioso studio della vivace cittadetta ai piedi dei Berici, con quel tanto che occorreva strettamente per metterne le vicende in rapporto con la storia generale; non, come si fa per solito nelle storie municipali, un rifacimento della storia universale veduta da un piccolo punto dell'orbe terracqueo. E poichè l'autore è sulla via, ameremmo di vederlo accingersi all'integrazione di questo lavoro, fornendoci una guida che, riassunti i cenni storici, descriva le opere d'arte non molte e i gradevoli dintorni della simpatica Lonigo.

LUIGI SERRA: *Guida di Urbino* — Alfieri & Lacroix, Milano.

Pur volendo essere, come spiega l'autore, « una guida per il visitatore, non un minuto repertorio di notizie storiche ed artistiche », questo lavoro del Serra ci sembra un poco magro. Il brevissimo cenno storico non è che una rapida visione storico-artistica; troppo poco è detto anche del Campanile di S. Francesco, che può gareggiare coi più eleganti d'Italia, e della Casa di Raffaello nemmeno quel pochissimo che si legge nel Baedeker.

Guida Rossi 1920-21 commerciale artistica di Vicenza e Provincia, Arti Grafiche di Vicenza.

Fa piacere trovare un profumo d'arte in pubblicazioni che, per solito, hanno soltanto intento pratico. Qui leggiamo un articoletto sulla architettura di Vicenza, scritto dal Dottor Giov. Franceschini col suo ben noto fervido amore e brio, e articoli sulle torri della città, che porgono occasione per riandarne la storia, note di alpinismo e cenni storici sull'Accademia Olimpica. Ottimamente. Ci auguriamo di vedere nelle ristampe successive articoli anche più circoscritti di argomento e altrettanto proficui.

E. ZANIBONI, *Alberghi italiani e viaggiatori stranieri* (sec. XIII - XVIII), Napoli, Libreria Detken & Rocholl, 1921. — È difficile trovare un libro di più ghiotta lettura, condita di piacevoli sali e qua e là pepata quel tanto da stuzzicare l'appetito. Sulle orme dei viaggiatori del Nord discendiamo lungo la via del Brennero a Bolzano, a Trento, a Rovereto, a Verona, con una deviazione nel Garda, poi, per Vicenza e Padova, alla lunga sosta di Venezia, la città spregiudicata del piacere e di là per Ferrara a Bologna, poi, per la Toscana e l'Umbria a Roma, con una corsa a Napoli ed ai suoi dintorni. L'esposizione è fatta anche più viva perchè intramezzata da gustosissimi capitoli sulle antiche usanze d'albergo, sulle caratteristiche dell'antico albergo italiano, sulla cucina italiana, sulla vita d'albergo a Venezia e sulle sue trattorie e caffè e sulle pensioni, trattorie, osterie, caffè e ciceroni a Roma. E si susseguono giudizi di stranieri, costumanze, conti d'albergo, aneddoti di viaggio, figure di avventurieri, di crapuloni, di poeti, di dotti. Come in tanti altri casi, allorchè si considerano i lati più importanti dell'esistenza umana, così anche in questo si potrebbe dire che traverso gli alberghi si può rifare, e forse dal lato più giocondo, la storia dell'umanità.

PEDRETTI G. — *Chauffeur di sé stesso.* Manuale pratico ad uso di chi guida e maneggia la propria automobile senza chauffeur; 3ª edizione riveduta ed aumentata, con 416 figure di cui 12 in tav. fuori testo, Milano, U. Hoepli, ed., 1921, di pag. XIX-631, legato: L. 28.

Nuove iscrizioni e variazioni

nell' Elenco dei Soci del Touring dal 15 febbraio al 15 marzo 1921

Soci Fondatori della Sede (1)

2084. Bonaglia Pietro, Lucknow; 2085. Brunelli Giuseppe, Gallipoli; 2086. Cecchini Giovanni, Trieste; 2087. Dacorsi ing. Enrico, Sondrio; 2088. Damiani dott. Enzo, Pasiano di Pordenone; 2089. Frattin Antonaugusto, Venezia; 2090. Morselli Demade, Assunzione; 2091. Pecorini Schaffner, Guastalla; 2092. Tonini Ugo, Punta Arenas; 2093. Vitta Leopoldo, Porto Said. Totale 10

(1) La tassa è di L. 250,20; però coloro che sono già Soci, per passare nella categoria dei *Fondatori della Sede*, se vitalizi versano il completamento di quota in L. 100,10, se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste per il passaggio alla categoria vitalizia. Tutti i *Fondatori della Sede* avranno un artistico diploma e godranno naturalmente l'associazione Vitalizia al T.C.I., mentre il loro nome sarà perpetuamente ricordato nell'atrio della Sede.

Soci benemeriti (1)

Asola, Torreggiani Franco; Carmignano, Fedeli Lodovico; Carpi, Malavasi Lamperto; Castellammare, Novelli Alfredo; Ferrara, Pozzati Teodoro; Fiume, Vassilich Mario; Genova, Travi Casimiro, Baccalaro Angelo; Luque, Fondra Innocente; Piacenza, Rocca Giuseppe;

Pola, Alessandrini Carlo; Porto Said, Di Bona Giuseppe; Nanni Vittorio; Racale, Verardi Biagio; Reggio Emilia, La Lummia delle Grazie Marchese Vincenzo; Santa Maria Capua Vetere, Cipullo Igino; Sanos, Dognini Antonio; Savona, Giallombardo Carmelo; Scalanova, Cap. Dal Negro Pier Luigi; Stabio, Bernasconi Pietro; Torino, Artuffi Vittorio; Trieste, Bombarda Amilcare; Varzo, Falleri Arturo.

---

(1) Per ragioni di indole economica i segni di benemerenza e di propaganda, a partire dal 10 settembre 1919, sono stati modificati nel modo seguente:

al Socio presentatore di 10 nuove adesioni, la medaglia di bronzo;

al Socio presentatore di 50 nuove adesioni, la medaglia d'argento piccola;

al Socio presentatore di 100 nuove adesioni, la medaglia d'argento grande;

Sono aboliti i seguenti segni di benemerenza:

ai Soci che presentano cinque nuove adesioni;

ai Soci presentatori di nuovi aderenti che acquistano il blocco della carta d'Italia

Sono pure soppresse le benemerenze per la Guida d'Italia.

Soci vitalizi.

Alba 2; Albiolo 1; Alessandria 1; Alessandria d'Egitto 4; Ancona 1; Bahia Blanca 1; Baidoa 1; Barcellona 1; Bell'Aria di Miano 1; Bengasi 2; Biella 1; Bologna 5; Bondeno 1; Borgo S. Donnino 1; Brescia 2; Buenos Ayres 12; Cagliari 1; Camogli 1; Campolungo 1; Carpi 2; Casalmonferrato 1; Catania 2; Cengio 2; Conegliano Veneto 1; Cordoba 10; Cormons 1; Cornate d'Adda 1; Costantinopoli 1; Cuneo 1; Estacion Nuguillo 1; Faido 1; Fara Sabina 1; Feltre 2; Ferrania 1; Fiorenzuola d'Arda 1; Firenze 3; Fiume 2; Forlì 1; Gagliano del Capo 3; Genova 7; Ghilarza 1; Giulianova 1; Gressoney la Trinité 1; Grosseto 1; Isola Liri 1; L'Aia 4; Laveno 1; Locarno 1; Londra 2; Longarone 1; Lonigo 2; Lovere 1; Lucca 1; Lugano 2; Lussin piccolo 1; Mantova 1; Martano 1; Milano 20; Modena 2; Mombello 1; Montecastrilli 1; Montevideo 2; Napoli 5; Nicorvo 1; Nizza 2; Ospedaletti 1; Padova 2; Palermo 3; Pambio 1; Parma 1; Pattada 1; Pera 1; Piacenza 8; Pianello Val Tidone 1; Pietrasanta 1; Pisa 1; Pistoia 1; Pordenone 1; Porto Said 1; Premione 1; Rafaela 2; Recanati 1; Reggio Emilia 1; Rodi 1; Roma 2; Saint Jan cap. Ferrat 1; Sampierdarena 1; San Concordio 1; San Felice di Scovolo 1; San Francisco California 1; San Giovanni a Teduccio 1; Sarno 1; Sassari 4; Savona 1; Schio 1; Sestri Ponente 1; Siracusa 1; Soverato 1; Spezia 1; Stradella 1; Terni 1; Torino 9; Tortoli 1; Traves 1; Trento 2; Trespiano 1; Trezzo d'Adda 1; Trieste 6; Trobaso 1; Valenza 1; Varallo Sesia 2; Varazze 1; Venezia 6; Vercelli 1; Vigarano Mainarda 1; Villar Perosa 1; Zurigo 1. Totale 228.

Soci quinquennali.

Abbiategrasso 1; Agordo 1; Albate 1; Alessandria 1; Alessandria d'Egitto 3; Alta Gracia 1; Antronapiana 1; Ascoli Piceno 1; Basilea 1; Bellante 1; Buenos Ayres 2; Camugnano 1; Codogno 1; Como 1; Cordoba 7; Cremona 1; Giulianova del Sannio 1; Gries di Bolzano 1; Hindhead Surrey 1; Hollbrunn bei Winterthur 1; Locarno 1; Lodi 1; Luino 2; Magliaso 1; Milano 3; Monti Locarno 1; Novaggio 1; Novara 1; Omegna 1; Ottajano 1; Pavia 2; Pinerolo 1; Ponte Tresa 4; Robecco d'Oglio 1; Roma 6; Salerno 1; Saluzzo 1; San Stefano Camastra 1; Sondrio 1; Terranova Pausania 1; Trezzo d'Adda 1; Trieste 1; Torino 2; Tunisi 1. Totale 66.

Soci annuali.

ALESSANDRIA 1; Acqui 1; Asti 1; Calosso d'Asti 1; Casale Monferrato 1; Castellazzo Bormida 1; Castelnuovo Scrivia 4; Cerrina Monferrato 1; Gavi 1; Novi Ligure 1; San Martino di Rossignano 1; Tortona 1; Vignale Monferrato 1; Villanova d'Asti 1.

ANCONA 1; Falconara Marittima 1; Maiolati 1; Ostra Vetere 1; Rosora 1.

AQUILA 2; Avezzano 2.

AREZZO 1.

ASCOLI PICENO 1; Offida 1; Ripatransone 1.

AVELLINO 1; Montecalvo 1.

BARI 3; Altamura 1; Grumo Appula 1.

BELLUNO 2; Avoscan 1; Castion 1; Feltre 1; Longarone 1; Lozzo Cadore 1; Pieve di Cadore 3; Santo Stefano di Cadore 2; San Tommaso 1; Voltago 1.

BENEVENTO — Apaia 2.

BERGAMO 4; Alvino 1; Calvenzano 1; Costa di Mozzate 1; Fara d'Adda 1; Trescorre Balneario 1; Treviglio 2; Vilminore 2.

BOLOGNA 18; Imola 2; Sala Bolognese 1; San Donnino Argelato 1; San Pietro in Casale 2; Sant'Agata Bolognese 2; San Venanzio di Galliera 1.

BRESCIA 2; Bagolino 1; Capriolo 1; Chiari 6; Desenzano 1; Palazzolo sull'Oglio 1; Rudiano 1.

CAGLIARI 12; Ghilarza 1; Gonnesa 1; Nuragus 1; Sanluri 1; San Bartolomeo 1; Sardara 2.

CALTANISSETTA 1.

CAMPOBASSO. — Bagnoli del Trigno 1; Civitanova Sannio 1; Giulianova del Sannio 1; Termoli 1.

CASERTA 2; Caianello 1; Formia 1; Santa Maria Capua Vetere 2; Sora 1.

CATANIA 3; Linguaglossa 1.

CATANZARO 1; Mileto 4; Torre di Ruggiero 3.

CHIETI 1.

COMO 11; Abbiate Guazzone 1; Albate 1; Arosio 1; Asso 8; Cantù 5; Canzo 3; Civenna 1; Cocquio S. Andrea 2; Colico 2; Creva Luino 2; Cunardo 2; Dongo 3; Erba Incino 5; Gravedona 1; Induno Olona 1; Lanzo d'Intelvi 2; Lasnigo 1; Lecco 1; Luino 3; Maslianico 1; Mozzate 1; Ossuccio 1; Pescarenico 1; Porlezza 2; Rovellasca 1; Tradate 2; Tremezzo 1; Venegono 1; Vighizzolo 1.

COSENZA 1; Rogliano 1.

CREMONA 6; Spino d'Adda 2.

CUNEO 3; Brà 6; Busca 1; Canale d'Alba 2; Ceva 3; Dogliani 1; Dronero 1; Mombasiglio 1; Neive 1; Robilante 1; Saluzzo 1; San Dalmazzo di Tenda 2; Tenda 1; Villanova Mondovì 1.

FERRARA 5; Cento 1; Codigoro 2; Stellata 4

FIRENZE 7; Certaldo 4; Rufina 1; San Miniato 3; Signa 1.

FOGGIA. — Cerignola 1; Manfredonia 1.

FORLI' 1; Cesena 2.

GENOVA 27; Arenzano 1; Borzoli 4; Cairo Montenotte 1; Carcare 2; Cengio 1; Cornigliano Ligure 2; Millesimo 1; Nervi 4; Pegli 1; Pietra Ligure 2; Recco 1; Rivarolo Ligure 1; Sampierdarena 3; Savona 1; San Giovanni Battista 1; Sestri Ponente 1; Spezia 1; Struppa 1; Varazze 1; Ventimiglia 2.

GIRGENTI. — Licata 1; Sciacca 1.

GROSSETO. — Capalbio 3; Orbetello 1.

LECCE 1; Gagliano del Capo 2; Neviano 1; Oria 1.

LIVORNO 6.

LUCCA 1; Barga 1; Marlia 1; Racale 2; Ripa 1; Viareggio 1.

MACERATA. — Esanatoglia 1.

MANTOVA. — Buscoldo 1; Cogozzo 1; Marmirolo 2; Ostiglia 1; San Benedetto Po 3.

MASSA CARRARA 1; Licciana 1; Vergemoli 1.

MESSINA 2; Ganzirri 1; Lipari 1; Patti 1; Sant'Agata Militello 2

MILANO 73; Affori 2; Busto Arsizio 1; Busto Garolfo 4; Cajello 1; Casalpusterlengo 2; Castiglione d'Adda 1; Codogno 1; Gallarate 2; Livraga 1; Meda 1; Misinto 1; Monza 2; Rho 3; San Lorenzo di Parabiago 1; San Rocco al Porto 3; Seregno 1; Solaro 1.

MODENA 2; Castelvetro 1; Cividale 1; Pavullo 1; Vignola 3.

NAPOLI 8; Anacapri 1; Cardito 1; Pianura 1; Procida 1; Soccavo 2.

NOVARA 2; Aranco Sesia 2; Becetto 1; Biella 3; Cameri 1; Cannobio 1; Cavaglià 2; Chiavazza 2; Dorzano 2; Miagliano 2; Oleggio 1; Portula 1; Quarna Sotto 1; Rimasco 1; Ronsecco Vercellese 1; Taviglìano 2; Varzo 8; Vercelli 5.

PADOVA 9; Este 3; Monselice 1.

PALERMO 9.

PARMA 1; Busseto 1; Collecchio 1; Fornovo Taro 1; Monchio 1.

PAVIA 2; Agnano Pisano 1; Belgioioso 2; Mortara 1; Robbio Lomellina 1; San Zenone Po 1; Vigevano 1.

PERUGIA. — Acquasparta 3; Assisi 1; Castelnuovo di Farfa 2; Città della Pieve 1; Foligno 1; Orvieto 1; Rieti 1; Spoleto 1; Trevi 1

PESARO 2; S. Lorenzo in Campo 1

PIACENZA 11; Alsena 1; Castellarquato 1; Pianello Valtidone 2; Podenzano 1.

PISA 3; Cascina 1; Molina di Cuosa 1.

PORTO MAURIZIO. — Bordighera 1; Oneglia 1; San Biagio 1; San Remo 1; Ventimiglia 1.

POTENZA 2; Montalbano Jonico 1.

RAVENNA. — Faenza 6; Coccolia 1.

REGGIO CALABRIA 1; Melito-Porto Salvo 1.

REGGIO EMILIA 10; Castelnovo Monti 3; Correggio 1; Luzzara 1; Rubiera 1.

ROMA 18; Anagni 1; Ceccano 1; Ceprano 1; Civita Castellana 2; Morolo 1; Tivoli 5; Tuscania 2

ROVIGO. — Massa Superiore 1; Occhiobello 1.
SALERNO. — Angri 1; Castel San Giorgio 1; Maiori 1; Monte S. Giacomo 2; Nocera Inferiore 9; Polla 1; Rofrano 1.
SASSARI 4; Oliena 3; Siniscola 1; Sorzo 1; Villanova Monteleone 4;
SIENA 3.
SIRACUSA 3; Francofonte 3; Noto 1; Ragusa 1.
SONDRIO 1; Bormio 2; San Pietro Berbenno 1.
TERAMO. — Castellamare Adriatico 1; Loreto Aprutino 1; Montesilvano 3.
TORINO 38; Agliè 1; Ala di Stura 2; Alpignano 1; Aosta 1; Brosso 2; Caluso 1; Caravino 2; Chivasso 1; Coassolo Torinese 1; Giaveno 3; Pinerolo 2; Reaglie 1; San Germano Chisone 1; Settimo Torinese 1; Tavagnasco 1.
TRAPANI. — Campobello di Mazzara 1; Castelvetrano 1.
TREVISO 2; Crocetta Trevigiana 1; Maserada 1; Monastier 4; Moriago 1; Vittorio 1.
UDINE 5; Aviano 1; Bordano 1; Cividale 5; Codroipo 1; Comeglians 1; Forni Avoltri 3; Maniago 3; Piano d'Arta 1; Porgia 1; Pordenone 1; Sacile 1; S. Tomaso 1; Tolmezzo 2; Villa Santina 5.
VENEZIA 10; Mestre 9; Portogruaro 1.
VENEZIA GIULIA. — Abbazia 1; Buie 3; Caporetto 3; Cormons 1; Gorizia 3; Grado 1; Opcina 1; Pinguente 1; Pola 9; Trieste 19; Villanova di Farra d'Isonzo 1.
VENEZIA TRIDENTINA. — Bolzano 4; Cortina d'Ampezzo 1; Fondo 1; Gardolo 1; Merano 1; Pieve di Primiero 1; Prato Banale 1; Riva 1; Trento 2; Verla 1.
VERONA 5; Banavigo 1; Caprino Veronese 1; Dolcè 1; Isola della Scala 1; Monteforte d'Alpone 1; Peri 1; Pescantina 1.
VICENZA 6; Cassola 1; Lisiera 1; Marostica 3; Pove di Bassano 1; Schio, 1; Valdagno 1.
FIUME 2.

Colonie italiane

CIRENAICA. — Bengasi 1; Derna 2; Tobruck 2.
TRIPOLITANIA. — Homs 1; Tripoli 1.

ESTERO

EUROPA: Austria 4; Belgio 1; Danimarca 1; Francia 6; Germania 4; Inghilterra 23; Principato di Monaco 3; Spagna 1; Svizzera 48; Turchia 3.
AFRICA: Congo Belga 1; Egitto 12; Tunisia 8.
AMERICA MERIDIONALE: Argentina 8; Brasile 20; Uraguay 2.
AMERICA SETTENTRIONALE: Stati Uniti 8.
ASIA: India 1; Mesopotamia 4.
Totale 1007.

Statistica dei Soci al 15 Marzo 1921.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1920 . . .	N. 140.688		
Da dedurre in via approssimativa il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1921	» 28.188		
	N. 112.500		
Nuovi Soci pel 1921 inscritti a tutto il 15-3-21	» 7.519		
Totale Soci annuali			N. 120.019
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1920 .	N.	21.648	
» » » » 15 marzo 1921 . . .	»	820	
			» 22.468
Totale Soci al 15 marzo 1921			N. 142.187

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 — Gerente: Luigi Scesa.

Arti Grafiche GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

Stab. G. Modiano & C. - Milano

PREZZO L. 1.80